MARZEC 1922 CENA 50 MKP.

ŻEGLARZ POLSKI

czasopismo miesięczne

poświęcone sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej

Rok wydania pierwszy | Nr. 3 | Marzec 1922

TREŚĆ NUMERU:

Redaktor odpowiedzialny W. GRIMSMANN.

Redakcja i administracja: Gdańsk, Brotbänkengasse nr. 14

Filja polska: Tczew, ulica Hallera nr. 17

Przedpłatę przyjmuje się tylko przez filję polską w Tczewie (przekazem pocztowym) i wynosi rocznie mkp. 480, półrocznie mkp. 240, kwartalnie mkp. 120. — Poszczególne zeszyty wysyłane będą abonentom pod opaską.

Cena drobnych ogłoszeń 30 mkp. za wiersz nonparelowy, większe według umowy.

Rękopisy nadsyłać należy pod adresem filji polskiej w Tczewie, ul. Hallera nr. 17.

Skład dla sprzedaży w handlu księgarskim (pojedyńcze numery) WARSZAWA KSIĄŻNICA POLSKA, Nowy Świat 59 i jej filja we LWOWIE, ulica Czarnieckiego 12 Sprzedaż w GDAŃSKU: Księgarnia Towarzystwa „RUCH", Rynek Kaszubski 21 i księgarnia R. CZARLIŃSKIEGO, Töpfergasse 19

Ukazuje się 6-go każdego miesiąca **Żądać w kioskach na dworcach kolei polskich**

Linje wytyczne rozwoju naszej marynarki handlowej.

Dokończenie

Żegluga portowa.

Gdańsk nie należy do portów nowocześnie urządzonych, jednakże powierzchnia jego wód portowych jest wielka i ruch w porcie obecnie już przeszło 1½ razy przewyższa ruch przedwojenny, gdy ruch żadnego większego portu w północnej i zachodniej Europie nie osiągnął jeszcze wielkości ruchu roku 1913-go. Takie znamienne zwiększenie ruchu w porcie, który nawet do mniejszego ruchu był źle przystosowany, obiecuje wdzięczną pracę dla holowników, tembardziej że obecność ładunków przybywających rzeką a nie koleją wywołuje przeładowanie na wodzie, ze szkut i tratew, a nie z przystani. Gdańsk pod tym względem po części przypomina Hamburg z jego przeładowywaniem przy trójpalach, a nie Bremę, prawie wyłącznie wyładowującą wprost do lądowych szop lub do wagonów.

— Okoliczność, że już dziś większość, a w bliskiej przyszłości olbrzymia większość towarów, któremi obraca ten port albo przeznaczona jest do wwozu do Polski, albo zostaje z niej wywożona, świadczy o tem, **jak wielkiem jest pole dla przedsiębiorczości polskiej w żegludze portowej.** Monopolem gdańskich parowców pozostanie jedynie komunikacja osobowa do rozmaitych punktów Martwej i nawet Żywej Wisły, gdyż masa niemiecka ludności niezawodnieby unikała korzystania z polskiego statku. Jednak obsłużyć statek, który przywiózł ładunek dla Polski i towar przybyły z Polski, — tu firma portowej żeglugi należąca do Polaka lepsze ma szanse i rozwinęłaby się w krótkim czasie w wielkie przedsiębiorstwo, tylko więcej inicjatywy prywatnej, mniej oglądania się na gdańskich maklerów i mniej zwracania uwagi na pogróżki robotników portowych, w swoich komunistycznych wystąpieniach przeciwko robocie Polaków w porcie kierowanych zawsze przez monarchistów pruskich, którzy sobie uwili ciepłe gniazdo w naszym wyjściowym porcie w celu zatrzymania o ile się to tylko da, naszego handlowego rozwinięcia się na morzu. W tej dziedzine należy okazać jedynie przedsiębiorczość, sprężystość kupiecką i znajomość stosunków w porcie, ażeby opanować zapotrzebowanie na obsługę portową większych statków. Zaleca się również utworzenie „Polskiego Związku Marynarzy", ażeby przeciwstawić się często niesłychanym warunkom niemieckiego „Seemannsbundu", wywierającego nieraz nie nacisk, ale wprost **terror** na polskie przedsiębiorstwa żeglugowe. Czy nie dziwnem się wydać musi że Niemcy, którzy wciąż znajdują się pod wyklęciem i presją ekonomiczną, polityczną i społeczną całego świata, uprawiają w Gdańsku względem nas kierowane z Niemiec ekonomiczne i społeczne szykany w mieście i w porcie, przykrywając się tu potrzebą bezpieczeństwa, tam komunistycznemi poglądami tłumów, tam znów wogóle nieżyczeniem prowadzenia z polskimi firmami interesów, odmawiając nawet informacyj, korzystnych dla stron obydwu. — W takich warunkach byłoby jednak nieusprawiedliwionem brakiem odwagi i dobrowolnem wycofaniem się z najważniejszego punktu pola walki — uchylenie się od wszelkich poczynań w dziedzinie żeglugi portowej. Odwrotnie tu możemy być najpewniejsi bliskiego powodzenia, gdyż frachty nasze, rzeka nasza, doświadczonego a narodowo uświadomionego robotnika — nam również nie brak.

Żegluga miejscowa.

— Tu zatrzymać się wypadnie 1) na potrzebach naszego rybactwa w statkach zaopatrzonych w motory i 2) na zadaniach polskiej linji pomiędzy polskiem wybrzeżem wewnętrznem, półwyspem i Gdańskiem.

W pierwszej sprawie nareszcie poczyniono pewne kroki, ażeby oddać do użytku osób interesowanych, a więc przedewszystkiem rybaków naszych, 6 kutrów motorowych, które kiedyś zamówiło min. aprowizacji. Czytamy w „Rybaku Polskim" z dn. 15 stycznia b. r. co następuje: „Departament Rolnictwa Ministerstwa b. dziel. pr. zgodnie z życzeniem rybaków ma zamiar wydzierżawiać kutry motorowe i odpowiedni wzór kontraktów został już opracowany. Warunki kontraktu są bardzo ciekawe, gdyż rybacy będą płacić za używanie kutrów ¼ część połowu. Jest nadzieja że w ten sposób kuter zostanie zamortyzowany w ciągu dwóch lat; następne dwa lata będzie dawał czysty dochód. Narazie zostało przejęte od Ministerstwa 6 kutrów, które stały zupełnie bezczynnie w Gdańsku." Nie wdajemy się w szczegóły tej transakcji; pożądanem byłoby, żeby odpowiedni urząd szerzej, przez gazety ogłosił o warunkach i terminie wydzierżawienia tych kutrów. Zwiększenie się floty stateczków rybackich żaglowo-motorowych na naszym wybrzeżu jest zjawiskiem bardzo pożądanem. Przykład konkurencji Norwegów z murmańskiemi Pomorami na morzu Barenza i Białym przytoczę jako bardzo pouczający. Gdy w roku 1901 Rosjanie mieli 86% połowu ryby, zaś Norwegowie 14%, to w roku 1911 Norwegowie mieli tam 86% połowu, zaś Rosjanie 14%! Klucz zagadki leży w tem, że przez ten czas Norwegowie zastosowali na żaglowcach zajmujących się połowem ryby motory, Rosjanie zaś zostali przy żaglach. Rząd rosyjski usiłował bronić się wprowadzeniem pasa wód terytorjalnych dwunastomilowego miast trzymilowego, lecz zarządzenie to później cofnął.

— Zastosowanie kuter motorowych podniesie wydajność pracy rybaków naszych, wzmocni ich konkurencyjnie w stosunku do rybaków z osady Hel, sowicie wyposażonych w kutry motorowe i przechowujących je stale na wodzie, w porcie ukrycia, przez co te kutry też są większych nieco rozmiarów. Potrzeba wyciągania na brzeg łodzi w miejscach nie mających ukrycia zniewala do używania mniejszych **batów** na całym zewnętrznym brzegu, jak również po części i w Gdyni. Kutry motorowe są więc przywiązane do ukrytych miejsc wybrzeża i dlatego stać stale mogą tylko w porcie Helu, w porcie Gdyni, jak tylko osięgnie się wystarczające ukrycie, nareszcie przed wsią Rewą za hakiem, chociaż stanowisko to nie należy do zupełnie pewnych.

— Stąd widzimy, jak ważną placówką w żegludze rybackiej jest osada i port rybacki Hel. Szerokotorowa kolej łączy ją poprzez szereg rybackich osad z Puckiem. Pewne towarzystwo przy udziale Norwegów zamierza założyć przy osadzie Hel fabrykę konserw rybnych. Dep. Rolnictwa min. b. dz. pr. ma być zajęty opracowaniem szczegółowego projektu rozbudowy gminy Hel w celu umożliwienia 40 osadnikom przeniesienia się do tej okolicy. Pozostaje wyrazić życzenie, żeby projekt ten nie został gdzieś przekreślony, lub odłożony ad calendas graecas. Nie powinno przecież zaraz w pierwszym roku być zrobionym wszystko, ale jakiś wy-

raźny **celowy** krok naprzód uczynionym być musi **rok rocznie.** Ma to znaczenie nie tyle materjalne ile moralne: Niech czuć w tem będzie ciężki ale pewny rytm stóp powracającej Polski Jagiellonów. W tym roku dwadzieścia miljonów zamiast żądanych stu, w przyszłym czterdzieści, a dalej więcej, w miarę polepszenia się stanu skarbu, gdyż rozwój handlowy wybrzeża w związku z Polską należy w miarę sił przyśpieszać. Uczyniono już tak potężne dzieło (jak na nasze zasoby powojenne) jak połączenie kolejowe Gdyni z Kokoszkami i Helu w całej długości z Puckiem. Byłoby omyłką obecnie, gdy rozchody są potrzebne mniejsze, — skreślać je zupełnie, oddalając w ten sposób polityczne i handlowe owoce wysiłku technicznego już uczynionego — na dalszą metę.

A teraz słów kilka w sprawie komunikacji osobowej między Gdańskiem a wybrzeżem polskim. Niezawodnie istnieje tu niekorzystna do dziś dnia możność utrzymania linji, przynajmniej letniej między Gdynią a Helem przedewszystkiem, z włączeniem do tej linji, w pierwszym rzędzie Sopot i Gdańska, (poczta z Polski na Hel) w drugim rzędzie zaś Tczewa i Pucka. Linja ta może stać się latem bardzo ulubioną przez pasażerów, którzy już w Tczewie mogliby opuścić duszny wagon i przedłużyć podróż, szczególniej turystyczną, drogą rzeczną a potem morską na Hel lub do Gdyni. Ruch letników, a szczególniej zwiedzających krótko wybrzeże morza będzie wzrastał i byłoby wielkim błędem nie wykorzystać tego ruchu, zaznajamiając publiczność z naszą skromną polską rywjerą i jej malowniczymi widokami — na polskim statku przybrzeżnej żeglugi. Życzymy, by bracia St. i A. Leszczyński zrealizowali w tym roku ostatecznie zamiar, zapowiedziany jeszcze w roku ubiegłym. Helanom zaś dostarczyłby statek taki niezbędną żywność wprost z Tczewa, obniżając niemożliwe w tej osadzie panujące ceny.

Żegluga bałtycka, europejska i oceaniczna z portu gdańskiego są ściśle związane z pewnym czynnikiem o którym natychmiast będzie mowa.

Celowe skupianie towarów importu i eksportu w porcie gdańskim jako główny warunek trwałej egzystencji dla polskich towarzystw żeglugowych.

— Niema żeglugi bez frachtów. Osobowa komunikacja na morzach zawsze jest tylko przydatkiem, nieraz bardzo potrzebnym, nieraz korzystnym, gdy np. statek ma frachty tylko w jedną stronę, zaś z powrotem wraca niemal próżny, jednak prócz specjalnych wypadków jak linje przewozowe, które w naszych warunkach się nie spotykają, fracht dominuje i dyktuje nawet szczegółowo swojemi własnościami (masowy, pośpieszny, sezonowy) charakter, a nawet i samo istnienie lub nieistnienie linji żeglugowej.

Towary więc są tem niezbędnem paliwem dla Maszynerji Żeglugi, bez którego zamiera w niej bardzo szybko wszelki celowy ruch. Paliwo to musi nadpływać stale, bez dłuższych przerw i niespodzianek; utrwala się wówczas pewien obieg, którego sprawność i stałość wciąga weń nowe towary. Obrót towarów się zwiększa, — żegluga się rozwija.

— Towary w pewnym porcie mogą się znaleść albo dla importu, albo dla eksportu, albo też na składzie, przechowaniu, związanem lub nie związanem z pewną przeróbką towaru. W większości portów północno-zachodniej Europy prócz portów specjalnie węglowych (Cardiff) lub rudnych (Narvik) import przewyższa eksport, natomiast funkcje **składowe** przysługują tylko większym portom, jak Londyn, Hamburg, Brema, Roterdam, Amsterdam, Antwerpja. Porty te sprowadzają całe statki jednolitego ładunku jak bawełna, kawa, ryż, herbata, tytoń, kauczuk, a później detalicznie sprzedają na statki europejskiej żeglugi, które mają już mięszany ładunek i zadawalniają mniejsze lokalne zapotrzebowania. Takie pośredniczenie daje portom większym poważne zyski, ożywiając w nich ruch i skupiając w ich **wolnych obwodach** ogromne ilości towarów. Do odpowiedniego rozwoju takiego portu należy rozsądna polityka samorządów i rządów, ofiarność obywateli miasta portowego, jak to widzimy na przykładzie Bremy, wreszcie położenie portu. Jak wykazałem w roku zeszłym w szeregu artykułów w „Dzienniku Gdańskim" które następnie wyszły jako osobna broszura pt. „Port Rzeczypospolitej" Gdańsk ma wprost świetne szanse by stać się pierwszorzędnym portem składowym dla wschodniej Europy, przejmując znaczną część funkcyj Hamburga i Bremy na siebie. Obawy tam wypowiedziane, że Gdańsk nie okaże inicjatywy w walce np. z Bremą jako portem składowym dla bawełny niestety się sprawdzają. Nie wiele zresztą lepszą jest niestety Łódź dzisiejsza, która bierze bawełnę przez Zbąszyn lub Piłę, gdzie się da, a Gdańsk, a polski handel morski? — a cóż to kogo ma obchodzić? — Zaledwie w ostatnich czasach jacyś Amerykanie jęli przekonywać łodzian, że przecież i dla nich lepiej sprowadzać bawełnę przez Gdańsk, i zdaje się, że z tego będą jakieś skutki.

— Czekając na patrjotyzm niektórych łodzian w obrotach bawełną posiwiećby zdążył na brzegu młody marynarz polski, gdyby nie przyszła z pomocą sobie Polska sama, utrwalając **lżejszą taryfę dla bawełny via Gdańsk.** Zaoszczędziłoby się w ten sposób przedewszystkiem 1) opłacenie kolei niemieckich od Bremy do granicy polskiej, 2) opłacenie ceł niemieckich. Ale skupiając cały import bawełny w Gdańsku drogą organizacji zakupów naszych fabrykantów i polityki taryfowej nasze kupiectwo i nasz rząd okazaliby olbrzymią usługę sprawie ojczystej marynarki; niech sprawa importu bawełny, jako typowa, posłuży nam przykładem co znaczy celowe skupienie jakiegoś towaru na pewnej drodze i jak olbrzymie pociąga za sobą **skutki w rozwoju żeglugi.**

— Przypuszczamy więc, że taryfa jest ułożona w ten sposób, że cała importowana bawełna musi się skierować przez Gdańsk.

Pierwsze stadjum. Powstanie składów bawełny w Gdańsku. Bawełna ta jednak przywożona z Bremy. Wpływ giełdy bremeńskiej trwa.

Drugie stadjum. Trwałość ruchu bawełny na Gdańsk wywołuje sprowadzanie bezpośrednio statków z jednolitym ładunkiem bawełny z Sawannah. Okolicznościowo statki bałtyckiej żeglugi zaczynają brać bawełnę z Gdańska do Lipawy, Rygi, Rewla.

Trzecie stadjum. Pośrednictwo Bremy usunięte i wpływ giełdy bawełnianej w Bremie przełamany. Gdańsk portem bawełniano-importowym — dla Polski — składowym dla Prus Wschodnich, Litwy, Łotwy, Estonji, Półn. Rosji i Finlandji. Skład bawełny leży tu bliżej tych krajów, jest więc ta bawełna dla nich tańsza.

— Wpływ tego celowego skupienia bawełny w Gdańsku na żeglugę bałtycką przedewszystkiem jest tak jasny, że nie wymaga komentarza. Co do oceanicznej żeglugi, to sam import i skład bawełny w Gdańsku mógłby zająć **kilka wielkich polskich parowców towarowych.**

— Ale nie sama bawełna miałaby łatwą tendencję skupienia się w Gdańsku. Produkta naftowe już dziś są w Gdańsku tańsze niż w jakimkolwiek innym porcie bałtyckim. To przyciąga linje okrętowe do portu, czyni go węzłowym punktem na Bałtyku; tylko konsekwentniej w tym kierunku iść, — celowo skupiać na Gdańsk towary, rozpełzające się przez lądowe granice na zewnątrz, np. w ostatnich czasach Estonja zamawia u nas węgiel, jęczmień; eksport ma się odbywać według przypuszczeń naszych eksporterów koleją na Wilno —Dźwińsk! byłoby wielkim błędem dopuścić, ażeby eksport skierował się tą drogą, a nie przez Gdańsk. Mianowicie przy eksporcie wschodnią drogą nie uniknie się przeładowania, gdyż Estonja ma rosyjską szerokość toru, na przeładowaniu tem i na części transportu zarobi Łotwa, a ogólne koszta transportu będą droższe; natomiast przy eksporcie na Gdańsk zarobek przeładowania zostaje w Wolnym Mieście, a przybywa ilość polskiego frachtu na polsko-estońską linję z widokami dal-

szego rozwoju transportu frachtów w tym kierunku. Należy tylko również obniżyć, i to bardzo nieznacznie, frachty kolejowe w kierunku na Gdańsk.

— Widzimy więc na paru przykładach jak wielkie skutki dla żeglugi mogłoby pociągnąć celowe skupienie frachtów w Gdańsku przez odpowiednią politykę naszych transportów kolejowych. Sądzę, że polscy członkowie Rady Portowej wraz z przedstawicielami odpowiednich ministerjów, oraz zainteresowanych sfer kupieckich, przemysłu i żeglugi mogliby wyłonić odpowiednią Radę Handlu Morskiego i Żeglugi Morskiej, której konkretnym celem byłoby dać na drodze skupiania towarów w Gdańsku podstawę dla rozwoju polskich przedsiębiorstw żeglugi. Przy tych warunkach zorganizowanego i umiejętnego ze strony polskiej poparcia sądzimy, że mają szanse rozwinąć się polskie linje okrętowe w każdym z następujących typów żeglugi.

Żegluga bałtycka.

— Tu miałaby prywatna przedsiębiorczość polska najwcześniej obsadzić przynajmniej jednym parowcem 600 tonnowym linję towarowo-osobową Gdańsk—Kłajpeda—Lipawa—Rewel—Helsingfors, a wskazaną jest, przynajmniej na pierwszy czas, niewielka subwencja rządowa. Linja ta ma dla nas wielkie znaczenie nie tylko handlowe, ale i znaczenie utrzymania łączności kulturalno-politycznej z młodemi państwami bałtyckiemi. Śmiem twierdzić, że nieutrzymywanie tej linji przez nas do dziś dnia kosztowało nas ładne setki miljonów z powodu słabego kontaktu między nami a temi państwami, uprzedzenia nas w handlu z nimi przez innych, psucia nam u nich opinji, nieobecność wciąż jeszcze naszej flagi handlowej w tak ważnych w przyszłości w naszych stosunkach portach jak Kłajpeda, Ryga, Rewel.

— Jeszcze w r. 1919 admirał estoński Pitka przy opuszczeniu przez niżej podpisanego Rewla proponował nam postawić w pendant do „Wasy" która już wówczas dość regularnie kursowała między Rewlem i Gdańskiem — odpowiedni statek polski, z tem, ażeby linja była tygodniową i statek estoński i polski przyjmowały w równych warunkach frachty, zastępując się wzajemnie. Propozycja u nas nie poruszyła nikogo. Tymczasem „Wasa" jak kursowała tak kursuje samotnie, latem częściej nieco niż w zimie. Słaby ten i zbyt mały dla zimy parowiec o czterystu zaledwie tonnach wyporności mężnie przebija się przez krę, czekając cierpliwie od dwu lat spotkania gdzieś współdrodze polskiego towarzysza. Może się już prędko doczeka?

Żegluga europejska.

— Tu znów pożądaną i możliwą jest jedynie żegluga towarowa. Linje Londyn—Gdańsk i Hull—Gdańsk są dobrze obsadzone; co do innych linij próżnem byłoby wysilać się z przepowiednią w jakim kierunku najwięcej rozwinie się ta żegluga. Frachty całkowicie określą ją swą treścią i ilością. Że frachty będą obfite i rozmaite, — nie ulega wątpliwości. Frachty wywozowe muszą nas interesować więcej, gdyż te łatwiej dostaną się na polskie okręty. Z masowych ładunków w rachubę przychodzi jedynie drzewo, cement, cukier. Pierwszy z tych ładunków da pracę wielu okrętom, a niechże jak największa ich liczba będzie statkami polskiemi. (Ciekawy szczegół: firmy drzewne polskie eksportując drzewo do Holandji muszą przedstawiać dowody, że drzewo sprzedawane przez firmę nie jest pochodzenia niemieckiego). W grupie statków, które będą uprawiały w najbliższym czasie żeglugę europejską wymienimy prócz „Krakowa" t-wa „Sarmatia" jeszcze „Wisłę" tegoż towarzystwa, która ma być wkrótce uruchomiona, oraz żaglowo-motorowy bark „Lwów", Min-stwa Przemysłu i Handlu, którego przyszłe podróże stoją w zależności od frachtów, przeważnie rządowych, które mu się nadarzą.

— Wreszcie nadmienię jeszcze raz, odwołując się do artykułów zebranych w tej kwestji w Nr. 1 „Żeglarza Polskiego", że eksport w zakresie bliższej europejskiej (Anglja, Norwegja, Francja północna, Belgja, Holandja) i bałtyckiej żeglugi może się odbywać w holowanych berlinkach morskiego typu, co szczególniej nadaje się dla drzewa (europejska żegluga) i nafty (bałtycka żegluga).

Żegluga oceaniczna.

Dla tej żeglugi powinno być szczególniej gruntownie i pewnie przygotowane **podłoże frachtowe.** Przy tym warunku możliwe są w dalszym planie trzy linje:

1) Linja towarowo-bawełniana, Savannah—Gdańsk, jak również z innych portów eksportów bawełny — bezpośrednio do Gdańska. O warunkach jej istnienia już mówiliśmy na przykładzie skupienia importowanej bawełny w Gdańsku.

2) Linja towarowo-osobowa Nowy York—Gdańsk. Ta linja może powstać tylko po odpowiedniem przygotwaniu nie tylko frachtów ale i należytej organizacji emigracji i reemigracji w Gdańsku lub Tczewie. Ruchy biedniejszej ludności poprzez Oceany w związku z różnicami na walucie a więc i zarobkami na walucie, i w związku z bezrobociem w krajach ze szczególniej „silną" walutą są znaczne i przystosowano w rozmaitych krajach wiele, typowych „cargo", — towarowców, — na statki towarowo-osobowe. Wielkich wygód na takim statku niema, ani nawet dość skromnych, szybkość również niska, ale jedzie się tanio i jeszcze taniej się wiezie bagaże. Nie takim miał być przerobiony na luksusowy parostatek pasażerski niedoszły statek polski „Józef Piłsudski". Na podróż wodą od Nowego Yorku „aż do samego domu" zamiast żeby wysiąść w Cherbourgu lub Antwerpji i szybko i wygodnie dojechać dalej koleją, — zdecyduje się taka Marianna z Brazylji, lub tęskniący do Polski Pan Balcer, którzy nie dorobili się miljonów ani w Brazylji, ani w Stanach Zjednoczonych, a nie zdecyduje się zupełnie zresztą rzadki typ zamożnego Amerykanina-Polaka, który nie prędko jeszcze tak licznie zawita do Polski. To samo w drodze na zachód. Skierować na Gdańsk uda się zawsze tylko mniej zamożnych emigrantów, zamożniejsi zawsze będą szukali zachodniejszych punktów odjazdu portowego i szybszych parowców.

Stąd wynika najwyraźniej typ tych parowców: pojemność 4 do 8 tys. tonn, szybkość 10 węzłów, odkręcane łóżka i stoły, z możnością przysposobienia pomieszczeń pasażerskich na ładownie i odwrotnie.

3) Linja towarowo-osobowa południowo-amerykańska.

Że linja ta jest dla nas ważną ze względu na naszą kolonizację w południowych stanach Brazylji — nie ulega wątpliwości. Nie będziemy jednak narazie mówili bliżej o tej linji, gdyż przygotować ją mogłyby jedynie podróże dłużej trwające naszych trampów, coby wykryło szanse rozwoju tej linji. Należy więc jeszcze ta linja do dalszej przyszłości.

Streszczamy teraz zadania nasze w każdym typie żeglugi.

1) W żegludze portowej — **obsługiwanie statków ładujących z Polski i wyładowujących dla Polski — polskimi holownikami i szkutami.**

2) w żegludze miejscowej — **usadowienie Kaszubów przy porcie „Hel". Wzmocnienie ich flotyli rybackiej kutrami motorowemi. Utrzymanie polskiej linji osobowej Gdańsk—Sopot—Gdynia—Hel.**

3) w żegludze bałtyckiej: **utrzymanie polskiej linji towarowo-osobowej Gdańsk—Kłajpeda—Lipawa—Rewel—Helsingfors (w zimie tylko do Rewla albo do Hangoe). Eksport bałtycki polskich produktów naftowych na własnych statkach.**

4) w żegludze europejskiej: **żegluga towarowa do państw dokoła morza Północnego i do Francji.**

5) w żegludze oceanicznej: **linja bawełniana i linja towarowo-osobowa do Nowego Yorku z zastrzeżeniem, że podłoże frachtowe dla tych linij uprzednio przygoto-**

wane zostanie przez wspólną akcję rządu naszego, kupiectwa i przemysłowców.

Wogóle kluczem do pomyślnego rozwiązania sprawy naszej marynarki handlowej jest celowe skupienie frachtów wwozowych i wywozowych na Gdańsk, czyli prawidłowa polityka portowa i kolejowa, która mieć powinna na oku jeden wielki cel: rozwój polskiego handlu morskiego na polskich okrętach na korzyść przemysłu polskiego i całego kraju.

P. S. Oczywiście sprawa taryf obniżonych do Gdańska, ściśle związaną być musi ze sprawą składów portowych i innych praw polskich w porcie gdańskim. W przeciwnym razie nadal łuczyć się będą firmy berlińsko-gdańskie przewozem ładunków z Polski i do Polski, jak to ma miejsce do dziś dnia, gdy jesteśmy obserwatorami szalonego wprost wzrostu własnej floty gdańskiej, tonnaż której przekracza dziś tonnaż polski przeszło dwudziestokrotnie.

Józef Klejnot-Turski.

O slipach i dokach dla remontu statków żeglugi śródlądowej.

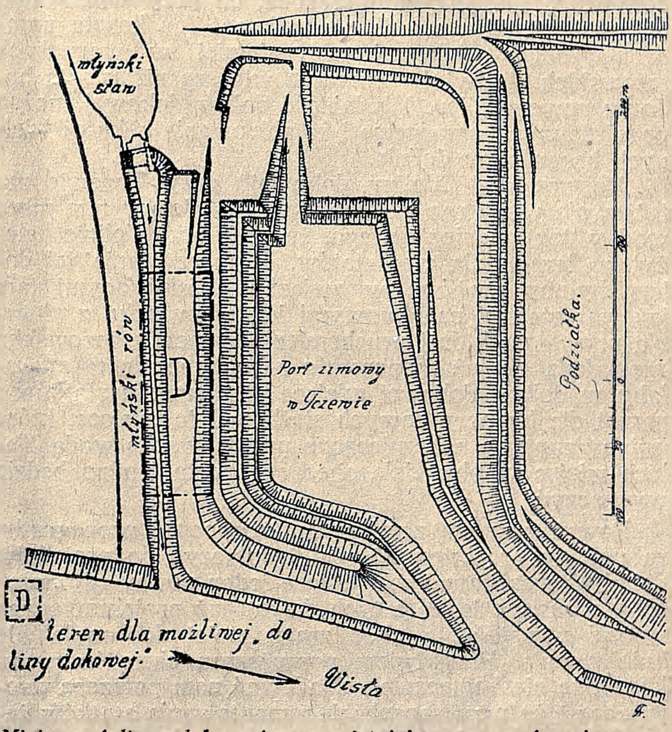
W dawniejszych czasach, kiedy okręty morskie nie przewyższały w swych rozmiarach i w swej wyporności statków, używanych obecnie w żegludze śródlądowej, wydobywanie statków z wody celem oczyszczenia lub naprawy części zanurzonych odbywało się wszędzie w ten sposób za pomocą płaszczyzn pochyłych i mniej lub więcej doskonałych sań. Praktyka ta, odpowiednio do postępów techniki udoskonalona, jest i dziś jeszcze stosowaną przy remontach statków żeglugi śródlądowej. Jako szczyt doskonałości w tej dziedzinie techniki uchodzą obecnie tak zwane „slipy" („slip" — wyraz angielski), składające się z płaszczyzny pochyłej, z kilku par szyn, na których posuwają się wózki wyciągowe oraz z wind mechanicznych z zapędem maszynowym lub elektrycznym. Celem wydobycia statku z wody spuszcza się wózki pociągowe do wody pod dno statku. W miarę późniejszego wspólnego wyciągania wózków i statku, dno statku osiada na wózkach, poczem statek może być wyciągnięty dowolnie wysoko na ląd.

Do wydobywania okrętów morskich o wielkich jak i średnich rozmiarach służą wyłącznie doki pływające lub doki suche. Dok pływający jest rodzaju skrzyni. Przez wpuszczenie wody do komor doku można tenże zanurzyć tak dalece, aż okręt, który ma być wyciągnięty, może wjechać do doku. Po wypompowaniu wody z komor, dok wynurza się z wody razem z statkiem, który osiadł na dnie doku.

Doki suche urządzone są na lądzie przy basenie portowym lub nad brzegiem zatoki i składają się głównie z basenu dokowego i grobli pływającej, która zamyka basen od strony portu lub zatoki. Skoro statek, który ma być wydobyty z wody, znajdzie się we wnętrzu basenu, zamyka się basen przez zatopienie grobli, a zawartość basenu wypompowuje się za pomocą silnych pomp. Okręt osiada kilem na dnie doku. Wyprowadzenie okrętu z doku odbywa się w odwrotnym porządku. Groblę zamykającą unosi się przez wypompowanie wody z niej, woda wpływa do basenu, a grobla może być odholowaną na bok, poczem wyjazd dla statku jest wolny. Same wykonanie napraw w dokach suchych jest dogodniejsze niż w dokach pływających z powodu, iż doki suche są położone blisko warsztatów. W ostatnich czasach daje się jednak pierwszeństwo dokom pływającym, ponieważ koszta budowy i utrzymania, zwłaszcza większych doków suchych z powodu trudnych i uciążliwych robót — dno doku znajduje się do 10 metrów poniżej powierzchni wody — są bardzo wysokie, a już mniejsze pęknięcia w dnie lub ścianach basenu, będących pod stałem parciem wody, spowodować mogą utratę całego doku.

Jeżeli mimo tego wysuwamy kwestję zastosowania doków suchych, i to nawet dla remontów statków żeglugi śródlądowej, wnioskować można, iż pomyślane przez nas doki suche są innego rodzaju niż doki wyżej opisane. Niema przy nich stałego parcia wody na ściany i dno basenu, a zatem niema wysokich kosztów budowy i utrzymania. Niema i drogiego wypompowania wody, bo woda z doku wypływa samoczynnie. — Czy jest to więc nowy wynalazek, mogący spowodować przewrót w dotychczasowych metodach wydobywania statków? Tak nie jest. Powodem, czemu koła fachowe dotąd prawie wcale nie zajmowały się tego rodzaju dokami, które nazwiemy „dolinami dokowemi" jest, że możliwość urządzenia tychże tylko tam jest dana, gdzie są dopływy do rzeki większej i gdzie są prócz tego odpowiednie warunki terenu.

Dla zrozumienia urządzenia „doliny dokowej" niech posłuży przykład. Przy Tczewie na terenie między portem zimowym a mostem kolejowym tuż nad Wisłą znajduje się mała dolina, przez którą przepływa głęboko w teren wrzynający się kanał młyński, odprowadzający wodę z rezerwoaru i turbiny młyna wodnego obok cukrowni „Ceres". Dolina ta, na 255 metrów długa i 40 metrów szeroka z jednej strony zamknięta jest groblą portu, z drugiej strony wyżej położonym, niezabudowanym terenem cukrowni, tylną ścianę tworzy grobla młyńska i teren młyński z rezerwoarem wodnym, kilka metrów wyżej niż dolina położony. Zaś frontową strona jest otwarta ku Wiśle. Wystarczy zamknąć tą stronę frontową groblą, a w grobli tej zostawić otwór dla ujścia kanału, który zamknąć by można pontonem pływającym, jak przy morskich dokach suchych, lub też zwyczajniejszą konstrukcją np. za pomocą wrót. Tem samem dolina dokowa jest teoretycznie gotowa do dokowania statków. Praktyczne przeprowadzenie projektu wymagałoby pewnych robót przy rozszerzeniu i pogłębieniu kanału, przy wzmocnieniu skarp kanału i przy urządzeniu fundamentów, mających służyć do oparcia kilu lub dna statku.



Miejsce doliny dokowej przy istniejącym porcie zimowym w Tczewie.

Sposób wydobywania statków byłby następujący. Statek wjeżdża od strony rzeki do kanału. Otwór w grobli zamyka się, przez co powierzchnia wody unosi się najprzód w kanale, a potem woda przelewa się w basen. Skoro dno statku uniosło się ponad brzeg kanału, rozpoczyna się przeholowanie tegoż ponad fundamenty w basenie, a skoro statek jest w należytej pozycji nad fundamentem, otwiera się wrota w grobli. Woda wypływa z basenu, a statek osiada na fundamencie. Spo-

sobu sprowadzenia statku z powrotem do rzeki po powyższem nie potrzeba bliżej objaśniać. Czas trwania takiego wydobywania statków zależny będzie od stanu wody w rzece, od wielkości dopływu wody w kanale i od rozmiarów basenu. Pewne trudności byłyby, gdyby w czasie pochodu wysokiej wody dok był zajęty przez statek, będący w naprawie. Wtenczas otwór w grobli musiałby być stale zamknięty, a nadmiar wody z rezerwoaru młyńskiego należałoby odprowadzić do Wisły z pominięciem kanału i basenu lub za pomocą przepompowania wody. Okresy pochodu wysokiej wody na Wiśle są jednak rzadkie i krótkie i mogą być w dolnej części rzeki na kilka dni przedtem przepowiedziane.

Zaletą doliny dokowej w porównaniu do ślipu jest, że wydobywanie statków odbywa się bez zużywania siły wyciągowej i że konstrukcja statku podczas wydobywania nie jest nadwerężona, co przy wyciąganiu na wózkach ślipu nie da się uniknąć. Zaś koszta urządzenia doliny dokowej przynajmniej w warunkach tczewskich nie byłyby znacznie większe niż koszta budowy nowego ślipu. Wydajność doliny dokowej można podnieść przez urządzenie i kombinowanie kilku oddzielnych basenów w dolinie.

Ale przykład „doliny dokowej" przy Tczewie ma też swoje wady raz ze względu na istniejący tam młyn wodny, jak również dlatego, że brak przy dolinie należytego terenu dla warsztatów. Wykorzystanie tej doliny byłoby możliwe w związku z istniejącymi tam już warsztatami państwowymi lub w związku z stocznią prywatną, której uruchomienie w porcie tczewskim zapowiada się już od przeszło roku. Stocznia ta zyskałaby w dolinie dokowej miejsce dla remontu statków i nawet dla budowy nowych statków i to miejsce, które byłoby zupełnie zabezpieczone przed wysoką wodą. Takich miejsc w obwodzie obecnego portu trudno będzie wyznaczyć.

Powyższem nie zamierzamy rozpocząć propagandy za nowym projektem stoczni i dołączyć do projektów dotąd niezrealizowanych jeszcze jeden nowy, gdyż czas żeby nareszcie jedna z tych dawno już projektowanych stoczni powstała — choć zrazu mniej doskonała, ale byleby była. Przykładem powyższym chcieliśmy wykazać, że nie koniecznie naśladować nam potrzeba wzory obce i że przy sposobach remontowania statków żeglugi śródlądowej możliwe są jeszcze udoskonalenia.

Inż. Franciszek Fojut.

W sprawie składów portowych w Gdańsku

otrzymaliśmy od Zarządu Ligi Żeglugi Polskiej następujące pismo, które jako memorjał wystosowane zostało do Ministerstw i instytucyj państwowych, zakresu których ta sprawa dotyczy:

„Liga Żeglugi Polskiej, wysłuchawszy referatu swoich przedstawicieli w Gdańsku i zapoznawszy się z złączonym materjałem w sprawie stosunków w Porcie Gdańskim, uważa za swój obowiązek zwrócić uwagę na następujące:

Port Gdański, będąc jedynym portem, w którym dla Polski były zapewnione pewne przywileje, mające na celu ułatwienie bezpośrednich stosunków handlowych między Polską i krajami zamorskiemi, powinien przedstawiać realne gwarancje, że ekonomiczne interesy polskie będą uwzględnione w pełnej mierze.

Warunkiem koniecznym wykorzystania Portu Gdańskiego, jako portu dla handlu zewnętrznego Polski, jest danie możności dla handlu i przemysłu polskiego, korzystania z usług firm ojczystych od chwili nadejścia statku względem towarów importowanych, do chwili odejścia statku, względem towarów eksportowanych.

W przeciwnym razie najważniejsze operacje znajdą się w rękach obcych, nie tylko niezainteresowanych w rozwoju handlu polskiego ale owszem, starających się stworzyć warunki, utrudniające nawiązanie bezpośrednich stosunków ekonomicznych z innymi krajami i dążących do ujęcia pośrednictwa w tym handlu w swoje ręce.

Zewnętrzny handel polski tylko wówczas będzie się mógł normalnie rozwijać, jeśli w Porcie Gdańskim będzie zabezpieczone absolutne pierwszeństwo dla polskich przedsiębiorstw.

Jeżeli będzie inaczej, to cały przyszły rozwój naszego handlu będzie w zależności od cudzoziemców, nie mówiąc o tem, że nigdy nie odzyskamy bazy, na której moglibyśmy mieć nadzieje stworzenia ojczystej żeglugi morskiej, koniecznej dla kraju, dążącego do samodzielności gospodarczej.

Pierwszym i nieodzownym warunkiem normalnego funkcjonowania polskiego handlu jest zabezpieczenie dla polskich firm, (w stosunku do których istnieje pewność, że są niezależnione od wpływów obcych), **dogodnych miejsc składowych w Porcie Gdańskim.**

Rada Portowa obecnie zajmuje się rozstrzygnięciem tej sprawy, przyczem jednak wskutek stanowiska, zajętego przez prezesa Rady Portowej w Gdańsku, zachodzi poważna obawa, że interesy polskie nie zostaną uwzględnione.

Biorąc pod uwagę, że Gdański Port obsługuje prawie wyłącznie handel polski, a tylko w nieznacznej mierze handel miejscowy, wydaje się logicznem, aby Polska, przez firmy polskie, miała w swem rozporządzeniu nie mniej 75 procent składów i placów składokwych w obrębie Portu Gdańskiego.

O ile w czasie przedwojennym, kiedy Gdańsk był jednym z niewielkich portów niemieckich, nie było nienormalnem, że w porcie tym transportowe operacje ogniskowały się w rękach firm niemieckich, to obecnie gdy Port Gdański przestał obsługiwać Prusy, pozostawienie takiego stanu rzeczy, byłoby zupełnie niedopuszczalnem.

Jedna z firm niemieckich w Gdańsku, dysponuje w dniu dzisiejszym przestrzenią na przeładunek w Wolnym Porcie około 16 000 tonn, wobec 6 000 tonn dla innych firm i P. K. P.

Polskie firmy, pracujące w Gdańsku, dotychczas nie otrzymały w rzeczywistości ani jednego składu bezpośrednio od tych instytucji, które nimi rozporządzają i były zmuszone dzierżawić składy od osób prywatnych za cenę bardzo wygórowaną. Wskutek tego firmy polskie, w porównaniu z firmami miejscowemi, mające tanie składy, **znajdują się w nadzwyczaj upośledzonych warunkach** i jeśli wytrzymują dotychczas konkurencję z firmami niemieckiemi, to w znacznej części dzięki swej dobrej organizacji i energji.

Brak składów, znajdujących się w posiadaniu firm polskich na warunkach normalnych, prowadzi również do tego, że przesiębiorstwa polskie w Gdańsku nie są w stanie zastosować ulepszeń, mających na celu udogodnienia dla handlu polskiego, zmniejszenia kosztów i wogóle stworzenia warunków, sprzyjających rozwojowi zewnętrznego handlu Polski.

Zachodzi poważna obawa, że przy podziale placów niektóre z najbardziej poważnych firm polskich, będą mogły otrzymać mniej miejsc składowych w porcie gdańskim, niż posiadają obecnie.

Nie mówiąc o innych stałych szykanach i trudnościach, jakim podlegają Polacy w Gdańsku, wytwarza się sytuacja, przy której Gdańsk nie ułatwia stosunków Polsce z krajami zamorskimi, lecz stanowi przeszkodę w rozwoju handlu polskiego i polskiej żeglugi.

Jeżeli obecnie z powodu ogólnego kryzysu ekonomicznego Polska nie odczuwa jeszcze tego, to niezawodnie nastąpi dzień w którym cała Polska zrozumie, że dzięki niedostatecznie energicznej polityce polskiej w stosunku do portu gdańskiego, Gdańsk będzie tamą w zewnętrznym handlu polskim. Gospodarzami u siebie będziemy nie my, ale inne elementy, mniej lub więcej nam nieprzyjazne.

Żadne umowy pomiędzy Gdańskiem a Polską nie zmienią tej sytuacji, o ile zasadnicza sprawa warunków pracy firm polskich w porcie gdańskim nie będzie załatwiona w sposób, pomyślny dla rzeczywistych interesów Polski.

Liga Żeglugi Polskiej uważałaby za konieczne energiczną interwencję rządu w sprawie zabezpieczenia absolutnego pierwszeństwa w porcie gdańskim dla interesów polskich, **a przedewszystkiem w sprawie miejsc składowych** i ma przekonanie

że rząd nie zechce przyjąć na siebie odpowiedzialności za dopuszczenie do sytuacji, przy jakiej port gdański będzie i nadal przeszkodą w rozwoju bezpośrednich stosunków Polski z krajami zamorskiemi."

Sport żaglowy i motorowy.

Uwagi wstępne.

— Ze wszystkich dziedzin sportu sport wodny jest najwięcej celowy, najwięcej poważny, dający świetne wyniki nie tylko fizycznego rozwoju człowieka go uprawiającego, ale i bezpośrednio podnoszący wartość zawodową jednostki, o ile jest ona żeglarzem. Powiem krótko: sport wodny jest tem dla marynarzy, czem szachy dla matematyki; zabawą, grą, ale zabawą, dającą znakomitą gimnastykę we własnym zawodzie, nawet mogącą człowieka podnieść zawodowo, zaszczepiając mu oszczędność ruchów i celowość zamierzeń, ucząc go wykorzystywać i rozwiązywać na drodze praktycznej możliwe położenia i kombinacje, spotykane w jego zawodzie. Zaś jak niematematyka szachy mogą przyzwyczaić do matematycznego typu myślenia, tak sport wodny może wprowadzić znakomicie w dziedzinę praktycznej marynarki.

— To też nie jest przypadkiem, że Anglicy, najlepsi marynarze świata są też najlepszymi sportowcami wodnymi, — wioślarzami, pływakami, żeglowcami. Jedynie mieszkańcy kolonij angielskich, kanadyjczycy i australijczycy, spadkobiercy tradycji angielskiej, zaczynają wyprzedzać Anglików w niektórych dziedzinach sportu wodnego, jak pływanie i wiosłowanie w kajakach. W sporcie jachtów żaglowych, szczególniej wyścigowych wyprzedzili nieco Anglików Amerykanie Północni, również spadkobiercy tradycji angielskiej na tem polu.

— W naszym bałtyckim otoczeniu tak samo mamy dzielnych jachtsmenów i pływaków, a na pierwszym miejscu pod tym względem postawimy Finnów; ale i Duńczycy, Estończycy i Szwedzi są wybitnymi sportsmenami na morzu, utrzymując się na wysokim poziomie, dalej idą Niemcy, Łotysze i Rosjanie. Sport żaglowy w Niemczech rozwinął się przeważnie w ostatnich czasach. Jako naród Niemcy jeszcze nie zdążyli przepoić się gruntownie ideą morza, chociaż agitacja i zdolność do mechanicznego przystosowania się do nakazów społecznych dokazały cudów. Wiedzą morska ogromnie się rozpowszechniła w Niemczech, a po jeziorach i rzekach uprawiano namiętnie i uprawia się nadal sport żaglowy, zaszczepiając prawdziwe zamiłowanie do statków i wody. Olbrzymią rolę w tym ruchu odegrał ekscesarz Wilhelm, a zaciekawieniem młodzieży skrzydlatemi, ślicznemi jachtami, nadaniem całej tej akcji rozmachu i estetyzmu zwerbował sobie dziesiątki i setki tysięcy gorących zwolenników i, powiedzmy bezstronnie, w tej dziedzinie swojej sprytnej agitacji może był najuczciwszy, wierząc z zapałem w to co czynił i zachęcając innych do zabawy, która w oczach narodu przestawała być próżną, dając namacalne, świetne wyniki w postaci szybkiego, bajecznego wprost wzrostu handlowej floty niemieckiej.

— Wcale nie naśladując Niemców ani nie krocząc żadnym odcinkiem ich krętej i zawrotnej drogi musimy uprzytomnić sobie, że i my chcąc i **musząc** spopularyzować morze w swym narodzie z całą powagą i pilnością potraktować powinniśmy kwestję sportu wodnego, dzięki któremu potrafimy wpierw **przykuć uwagę** narodu naszego do spraw morskich, a wykorzystawszy tą uwagę, wciągnąć do handlu morskiego nasz naród, który to handel przyczyni się do tego, że Polska wejdzie w rodzinę narodów żeglujących, a stać się to może prędzej nawet, niż było z Niemcami, z Austro-Węgrami, a wreszcie sięgając dalej — Moskowią, którą Piotr Wielki swego czasu wygnał wbrew jej woli i chęci — na morze, korzystając z materjału ludzkiego, którego mu dostarczyli rybacy z morza Białego i jezior północno-rosyjskich i holenderscy szyprowie.

— Jednym z najważniejszych środków spopularyzowania morza jest sport wodny niekoniecznie nawet na morzu uprawiany. Kto godzinami będzie się kręcił na rzece lub jeziorze na czółnie, zaopatrzonym w prześcieradło i prymitywny ster, tego chętnie zawsze będzie ciągnęło na morze.

Należy tylko tym zabawom i próbom nadać pewną techniczną kulturę, oświecić takiego prymitywnego sportowca, zachęcić go do doskonalenia swego czółna i żagla. Krócej mówiąc, należy wyprowadzić tego sportowca na ogólnoeuropejski poziom, wytłumaczyć mu, że zabawa jego może mieć i dla niego i dla innych poważniejszą wartość. Dlatego też propaganda powinna być treściwą, dającą wiedzę w tym kierunku. Ogromny brak książki w tym kierunku, traktującej w sposób zupełnie elementarny sport wodny.

— Obecnie sport wodny składa się z czterech odrębnych gałęzi, rozwijających się wszędzie zupełnie samodzielnie. Tu należą:

1. Pływanie, 2. wiosłowanie, 3. żaglowanie, 4. sport motorowy.

— Z tych gałęzi niemal zupełnie u nas nierozwinięte mi są dwie ostatnie. Wielka ilość jezior, szczególniej na Pomorzu, na Litwie oraz w dorzeczu Warty i Prosny sprzyja rozwojowi sportu żaglowego wewnętrznego, zaś na morzu zatoka Pucka bardzo się nadaje do żeglugi płytkozagłębionych jachtów i może służyć dobrym ćwiczebnem polem dla naszych początkujących jachtsmenów. Sport motorowy dotychczas się nie rozwijał u nas wskutek niewystarczającej zamożności tej klasy społecznej (kupiectwa), która najwięcej ten sport uprawia, zaś obywatelstwo nasze ziemskie więcej miało pociągu do rasowych koni niż do rasowych motorówek, w czem, uwzględniwszy czynniki polityczne i geograficzne, nic dziwnego nie znajdziemy.

— Jednak już czas, ażeby zacząć wpływać stanowczo na zmianę tego stanu zacofania i obcości tak ważnym gałęziom sportu wodnego licznych warstw naszego społeczeństwa. Pozostawiając popieranie i rozwijanie wioślarstwa na specjalnych łodziach rasowych i kultywowanie sztuki pływania — naszym zasłużonym Towarzystwom wioślarskim i pismom ogólnosportowym, akcja społeczna, których rozwija się nadzwyczaj pomyślnie, uważamy za konieczne poruszać kwestje sportu żaglowego i motorowego, które, spodziewamy się, że jeszcze tego lata doprowadzą do powstania polskiego klubu żaglowo-motorowego na wybrzerzu polsko-gdańskim, skupiając wszystkich sympatyków tego tak dla nas doniosłego sportu.

I. Jachty żaglowe. Ich kształty podwodne.

— Jachty żaglowe stanowią tylko udoskonalony, doprowadzony pod względem finezji, pod względem szybkości i płynięcia ciasno na wiatr typ ukośno żaglowców. Dlatego też spotykamy wśród jachtów kutry-tendry, szlupy, jole, szkunery, — krótko mówiąc, wszystkie typy mniejszych żaglowców.

— Główną osobliwością jachtów jest charakterystyczny **kil**, zawsze głęboki, w znacznym stopniu obniżający środek ciężkości jachtu i zezwalający przez to na zwiększenie pola żaglowego. W związku z pożądaną szybkością, głębokiem zanurzeniem jachtu i wielkim ciężarem właściwym kilu, jest niezwykła szczupłość podwodnych kształtów jachtu. Wyjątek pozorny stanowią jachty-fladry z wysuwanym kilem, lecz wysunięty kil ten obydwiema swojemi bocznemi powierzchniami zwiększa znakomicie powierzchnię podwodną tych jachtów i wyrównuje wpływ pełnotliwości ich płaskiego spodu.

Co do kształtu podwodnej części kadłuba rozróżniamy:

1) Jachty klasyczne **kilowe**, — z metalowym głębokim kilem kształtu pionowej pletwy. W przekroju poprzecznym taki kil ma kształt wysokiej **łyżwy**. W kie-

runku osi podłużnej statku zajmuje on tylko jego część środkową, zwężając się ku dołowi i to szybciej z przodu niż z tyłu; główną przyczyną tego nierozszerzenia kilu na całą długość jest konieczność zwiększenia zwrotności jachtu.

— Jachtami kilowymi są największe jachty żaglowe, jak również średnie i małe jachty morskie. Najmniejsze zanurzają się w wodzie na 1½—1¼ metra.

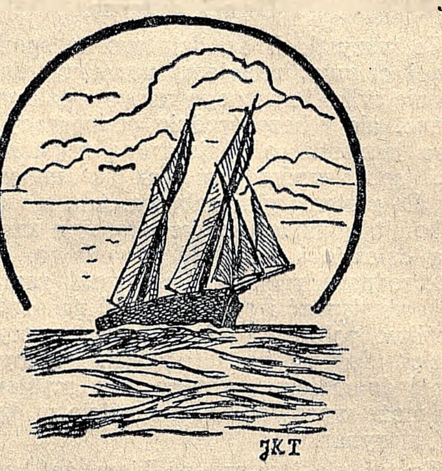
2) Jachty ze stępką płetwową u dołu wzdętą w kształcie cygara, — są to tak zwane **flądry**. Kil ich głęboki, ale krótki w kierunku poosiowym ma w przekroju poprzecznym kształt wąskiego pionu z gałką u dołu. Dziób i rufa takiego jachtu nie są ostrawe, lecz mają kształt wychylającej się z wody łyżki. Dno właściwe takiego jachtu ma kształt bardzo płaskiej łyżki. Jachty tego typu zostały wynalezione w roku 1890 przez ślepego amerykańskiego instruktora jachtów Herreshofa i dokonały prawdziwego przewrotu w budowie jachtów, szczególniej wyścigowych. Przy małych wymiarach i wyporności jachty te mogą mieć olbrzymie ożaglenie i zwrotność ich jest nadzwyczajna. Wskutek tego, że pole wodnicy ich jest szerokie, gdyż dziób i rufa wcześnie wychylają się z wody, a masa ich jest skupiona w środkowej części, dzięki krótkiemu kilowi, mogą się one prawie kręcić w miejscu, jak bąki.

— Wkrótce jednak okazało się, że nie posiadały wielu zalet żeglarskich i wskutek tego nadawały się przeważnie do wyścigów. Dzięki płaskiemu swemu kształtowi są zupełnie niemieszkalne i wskutek zalewania pryskami wody są męczące dla załogi. Ich kształt wymaga niezwykłej wytrzymałości wiązań kilu z kadłubem i przy chodzeniu na fali ich wiek jest znacznie krótszy, niż wiek innych jachtów. Dobrze się one natomiast nadają do żeglugi w zakrytych od większej fali, ale i wystarczająco głębokich zatokach mórz wewnętrznych, mianowicie wód z drobną falą, panującą nawet przy mocnych wiatrach. Takim terenem są naprzykład wody szkerowe fińskie i szwedzkie na Bałtyku, w zatoce Fińskiej i Botnickiej.

3) Z kombinacji fląder z wysuwanemi pionowo z dna lub burty deskami i mieczami żaglowców przybrzeżnej żeglugi zrodził się typ jachtów z **wysuwanym kilem**. Jest to typ doskonały dla wód miałkich i spokojnych. W łyżkowatem dnie takiego jachtu poosiowo wbudowanem jest wąskie pudło i spód jachtu jest pod pudłem podłużnie przecięty. Z pudła wysuwa się na dowolną głębokość metalowy wysuwany kil płaski, kształtu zazwyczaj wycinka koła, grubości paru centymetrów. Kil opuszczony mniej lub więcej, co można regulować, obniża środek ciężkości jachtu, sprzeciwia się dynamicznemu przechyłowi, wywołanemu uderzeniami porywów wiatru na żagle, zmniejsza drywę, trzyma jacht lepiej na powziętej kresce. Wadą tych jachtów jest słabość całej ich konstrukcji. Ster jachtu nie jest broniony od przodu przyleganiem doń stałego kilu, przez co łatwo może być uszkodzony. Mimo to dla jezior i miałkich zatok typ ten jest najlepszy, gdyż pozwala, często przy półwciągniętym kilu, wykorzystać, lawirując, mielizny i płytkie przybrzeża.

— Dla naszego wybrzeża nadawałyby się najwięcej: jachty z wysuwanym kilem dla wewnętrznej części zatoki Puckiej, zaś dla żeglugi w zewnętrznej części zatoki Puckiej i w zatoce Gdańskiej, oraz żeglugi dalszej najlepszym byłby zwykły typ kadłuba kilowego. Nie możemy zalecić w naszych warunkach jachta-flądry, gdyż wybrzeże nasze, tam gdzie jest dość głębokie, jest zbyt otwarte i wiatr silniejszy wywołuje szybko potężną, jak dla tak małych statków falę. Wskutek tego żeglowanie na jachtach-flądrach byłoby zbyt mokrą przyjemnością.

Utrzymywać jacht kilowy w sposób bezpieczny możnaby było obecnie jedynie w porcie rybackim przy osadzie Hel, gdzie głębokość przy wejściu wynosi 3 metry. Dlatego jachtsmen polski skierować musi swe oczy na to letnisko i prowadząc dalsze lub bliższe wycieczki morskie na własnym stateczku, oprzeć się musi o ten port. Budowa portu w Gdyni nie prędko jeszcze da i dla jachtów ukrycie. Przykład kutrów rybackich, stojących otwarcie na kotwicy w Gdyni i Orłowie nie powinien zbijać z tropu sportsmena polskiego. Miejscem pierwszego jachtklubu polskiego może być tylko Hel. A każdy pioner pojedyńczy na nowem polu myśleć powinien o tem, by jego wysiłki osobiste jednocześnie przyczyniły się do powstania polskiego jachtklubu żaglowego. JKT.



Lody na Bałtyku i walka z niemi.

Wskutek małej słoności wód Bałtyku, wielkiej ilości mniejszych zatok i mielizn między wyspami, gdzie łatwiej się tworzy powłoka lodowa, oraz wskutek wnoszenia przez liczne rzeki sporej ilości kry rzecznej do morza lody na Bałtyku są zjawiskiem zwykłem każdej zimy, aczkolwiek w poszczególnych latach wielkość zamarzniętych przestrzeni wodnych jak również ilość tak zwanej k r y w ę d r u j ą c e j (Treibeis) znacznie się różni. W zimy łagodniejsze pola lodowe spotykają się tylko w zatoce Botnickiej, oraz we wschodniej części zatoki fińskiej, natomiast w najostrzejsze zimy wielkie zmarznięte masy lodowe ukazują się nawet w cieśninach duńskich, morze zamarza przy wszystkich brzegach, zatoki Botnicka, Fińska i Ryska są zamarznięte zupełnie, zaś środkowy Bałtyk w zależności od wiatrów jest na znacznej przestrzeni to w północnej, to w południowej części zapchany mniejszemi lub większemi polami zmarzniętej kry wędrującej.

Co do typu lodów to już nazwaliśmy trzy ich typy spotykane na Bałtyku.

1. Powłoka lodowa typu jeziornego, spotyka się w zatoce Botnickiej, w szkerach fińskich i szwedzkich, we wschodniej części zatoki Fińskiej, w zatoce Ryskiej, u nas w zatoce Puckiej. Odłamane krawędzie takiej powłoki przy wietrze panującym od lądu mogą tworzyć pola wędrujące, na której nieraz unosi się na morze sporo rybaków, zajmujących się zimowym połowem ryb. Wypadki wędrowania większych pól zdarzają się przeważnie na wiosnę, gdyż lód wówczas jest grubszy, zaś proces zmniejszenia powierzchni lodów najwięcej odbywa się odłamywaniem i pędzeniem większych płacht lodowych na morze i topnieniem i dalszem łamaniem się ich w tych wędrówkach. Grubość tych pól w drugiej połowie zimy dosięga kilku stóp, moc ich jednak jest mniejsza niż moc natarasowanej zmarzniętej kry, o czem mowa będzie niżej::

2. **Kra wędrująca** tworzy się często przy ujściach rzek, często jednak przedstawia również obmarznięte, niewielkie odłamy pól lodowych typu jeziornego. Wielkość ich waha się od paru zaledwie do kilkudziesięciu metrów kwadratowych. Poszczególne pływające wysepki takiej kry bywają rozmaitej grubości, kształty zaś często zbliżone do okrągłych, albo figur z dość ostremi

katami, o ile powstały wskutek rozłamania. Zmarzanie się takich brył przy pomocy cieńszej powłoki w jedno pole odbywa się bardzo łatwo, jednak zmarzanie się na poziomie wody, częste w pierwszej połowie zimy, nie jest tak silne i trwałe jak zmarzanie się wiosenne, gdy topnieją śniegi na górnej powierzchni kry i przy nastaniu mrozu, np. w nocy kasza śnieżna wmarza w szczeliny między krą, pokrywając szpary jedną powłoką z powierzchnią poszczególnych brył, tak, że w końcu jakby mamy do czynienia z jedną bryłą. Do zmarzania się jednak przyczynia najwięcej **ciśnienie boczne** wzajemne poszczególnych brył, które na wiosnę wskutek wielkiej wysokości brył i wielkich zmian temperatury powietrza przy nadwodnej powierzchni lodów jest największe. Poszczególne kawałki kry zmarzają się w pola, zaś nowe pęknięcia powstają już w innych miejscach i pod wpływem sił, działających na całe pole a nie już na poszczególne bryły, rozsadzają powstałe z kry pole na poszczególne, luźnie ze sobą na linjach pęknięć związane mniejsze pola.

3. Trzecim typem lodów, pospolitym na Bałtyku, szczególniej w drugiej połowie zimy i na wiosnę (luty — kwiecień) jest kra zmarznięta w pola, również wędrująca. Wszystkie niemal pola większe obserwowane na wiosnę po surowej zimie na środkowym i południowym Bałtyku pochodzą ze zlepionej kry.

Od kry wędrującej luźnej do pól kry zlepionej mamy szereg przejść stopniowych. Najlżejsza i najcieńsza kra, powstająca na początku zimy bez udziału odłamów starej kry przedstawia zbiorowisko placków-naleśników, których zawrtość jest początkowo przeźroczysta, jakby śnieg przepojny wodą; są to kryształki lodowe rosnące obficie, ale bardzo luźnie spojone ze sobą, tak, że masa ich przypomina rozpuszczony w wodzie miękki śnieg. W zbiorowisku takich placków fale zamierają bardzo szybko, hamowane przez nie niemal tak samo skutecznie, jak przez rozlany na powierzchni wody olej.

Kra, formująca się później powstaje przeważnie drogą wzrastania powierzchni już istniejącej starej kry. Kra taka zmarza się w coraz większe kawałki i wędruje pod wpływem wiatru wielkiemi masami. Na krawędzi stałych pól gdy wieje wiatr od morza zawsze znajduje się mniej lub więcej szeroki pas kry wędrującej. Ciśnienie wiatru na granicę gęstej kry wędrującej z wolną przestrzenią morza wywołuje nietylko zmarzanie się poszczególnych brył, ale i ich piętrzenie, czyli tak zwane n a t a r a s o w a n i a brył lodowych. Takie natarasowania mogą się zdarzyć też tam, gdzie kra wypływająca z rzeki spotka gęstą a zmarzniętą krę wędrującą. Wówczas bryły lodowe podsuwają się pod siebie, częściowo stają sztorca i w tej pozycji zmarzają się mocno z bryłami podtrzymującymi je pod wodą. W ten sposób grubość zwałów lodowych może się wytworzyć znaczna i walka z niemi jest niemożliwa nawet dla najpotężniejszych odlodowców. Warunki takie spotykają się jedynie w zatoce Botnickiej i wschodniej części zatoki Fińskiej.

Pod względem zamarzalności porty Bałtyku dadzą się podzielić na następujące kategorje:

1) porty zamarzające z powodu zamarzania całkowitego przyległych większych obszarów wodnych, przykłady: Piotrogród, Kotka, porty zatoki Botnickiej, Ryga;

2) porty zamarzające tylko pod wpływem swego położenia w głębi mniejszych spokojnych zatok. Przykłady: Królewiec, Stockholm, Helsingfors;

3) porty nawpół zamarzające, — są to porty, nawiedzane często krą wędrującą, która nieraz może się zmarznąć przed takim portem w większe pola, lecz przy pomocy odlodowców może być przebyta przez parowce. Przykłady: Hangoe, Rewel z Bałtyckim Portem.

4) porty niezamarzające (w zimy ostre zbliżone są do kategorji trzeciej, zaś w zimy średnie i lekkie przeprowadzane są statki przez lżejszą krę wędrującą, ukazującą się sporadycznie przed wejściem przy pomocy mniejszych portowych odlodowców).

— Historja statków-odlodowców jest niedługa. Prawie wyłącznie żegluga bałtycka, i to państw północnego i wschodniego Bałtyku, pilnie potrzebowała rozwiązania zadania skutecznej walki z lodami i umożliwienia żeglugi całorocznej. W ostatnich dwu dziesięcioleciach wieku ubiegłego ostatecznie się rozwinął najodpowiedniejszy typ odlodowca, a mianowicie parowca z podniesionym w kształcie ciężkiego, załamanego pośrodku wzdłuż linji poosiowej szufla dziobem, którego forma pozwalała w razie większego oporu lodów wsunąć się na nie statkowi odlodowcowi prawie na trzecią część swojej długości i zgnieść lód swoim ciężarem. Przy mniejszych oporach wystarczy niewielkiego podnoszenia się czołowej części statku i siły pędu naprzód, ażeby rozsunąć lub utopić bryły lodowe, przy większych oporach statek powinien brać rozpęd, ażeby przełamać sobie drogę. Odlodowiec, pracując w ten sposób, z wsuwaniem się na atakowane pole lub zmarznięte ze sobą bryły, ma daleko większą moc, lecz praca idzie wolno.

Obecnie wielkość odlodowców na Bałtyku waha się pomiędzy 100 a 7 tysięcy tonn. Najmniejsze pracują jako holowniki, mając jednocześnie podniesiony wyżej opisany kształt dziobu. Funkcja ich polega na holowaniu szkut i pomaganiu wykręcać większym parowcom w portach, zapchanych drobną krą. Następna kategorja, — to odlodowce 400—2000 tonnowe, należące do poszczególnych portów, w celu utrzymywania kanału wejściowego do portu poprzez lody w stanie niezamarzniętym i przeprowadzenia przez taki kanał czekających na granicy lodów parowców, gdyż nawet przez niezamarznięty, ale pełny kry kanał, mogą często te ostatnie przejść tylko posuwając się w wodzie torowej odlodowca. Odlodowce te są budowane szeroko, kształty mają pełne, swój charakterystyczny szufel posiadają nietylko z przodu, ale i z tyłu, gdzie wychył rufy jest wielki, a śruby są możliwie schowane. Ruch wstecz, zwrotność statku i bezpieczeństwo śrub przy nim szczególniej są uwzględnione, gdyż żadne statki tyle nie pracują wstecz, co odlodowce. Nieraz wypada odlodowcowi, wykręcając w kanale, np. koło oswabadzanego kupca, wsuwać się tyłem na pole lodowe i kłóć go rufą.

— Największe statki-odlodowce miały otworzyć nawigacji zimowej takie porty jak Ryga i Piotrogród, lecz Rosja, budując najsilniejszy morski odlodowiec „Jermak“, się zawiodła. Kanał do Rygi utrzymany być może z wielkim trudem, jednak wschodnia część zatoki Fińskiej okazała się nie do przebycia nawet z 7000 tonnowym „Ermakiem“, przyczem natarasowania lodów okazują się przeszkoda najpoważniejszą, nie zaś równe pole lodowe. Twórcą projektu statku „Jermak“ był admirał Makarow, prawdziwy biały kruk wśród Rosjan, odkrywca ruchu przydennych wód w Bosporze, a w wojnie z Japończykami dzielny dowódca floty port-arturskiej, który tragicznie zginął z pancernikiem „Petropawłowsk“ od miny kotwicowej i wywołanej przez nią detonację amunicji okrętowej. Makarow miał fantastyczne plany dotarcia z dwoma statkami typu „Jermak“ do północnego bieguna i nawet natychmiast po wybudowaniu tego odlodowca w Anglji w roku 1900 odbył z nim podróż do oceanu Lodowatego. Siła „Jermaka“ wypadła znacznie mniejsza, niż się spodziewano, jednak właśnie dlatego okazał się on użytecznym w Bałtyku wschodnim, gdzie lody są bardzo silne. Porty szwedzkie i fiński port Hangoe posiadają znacznie mniejsze odlodowce, ale za to stale obsługują jeden port. Rosjanie wyczuli braki „Jermaka“ i zrezygnowawszy z myśli otworzyć na zimę Piotrogród, sprawili sobie przed wojną światową nieco mniejszy odlodowiec na jednej ze stoczni niemieckich. Obecnie gazety podały wiadomość, że w styczniu odlodowiec „Jermak“ nietylko sam przybył do Piotrogrodu, ale i przyprowadził tam angielski statek z węglem. Wiadomość ta jest

jeszcze do sprawdzenia; przypuszczalnie „Jermak" przeszedł jeszcze w końcu grudnia, kiedy lód nie był zbyt mocny. Najmocniejsze lody w wodach fińskich się spotyka dopiero od końca stycznia do końca marca.

— W naszych warunkach, w zatoce gdańskiej walka z lodem nie wymaga tak potężnego wysiłku. Niemcy zaś mieli i mają znacznie mniejsze i słabsze odlodowce, niż wyżej wspomniane; mniejsze służą jako holowniki, większe też jako okręty ratownicze. Największy kłopot sprawiają Niemcom takie porty jak Królewiec i Szczecin, gdzie lód formuje się w słodkiej płytkiej wodzie haffu. Nasza otwarta zatoka gdańska z wygładzonemi brzegami nie skupia nadługo kry wedrującej, zaś głębokość zatoki, dzięki której zawsze panuje pewne falowanie, utrudnia formowanie się większych brył. Wskutek tego brzeg nasz wraz z brzegiem Wolnego Miasta znajduje się w warunkach korzystnych. Prąd przybrzeżny morski jest przeważnie skierowany ku wschodowi, omywając zewnętrzne wybrzeże Helu i dotykając lądu dopiero na wschód od ujścia Żywej Wisły.

Dzięki oddzieleniu żywej Wisły, niosącej krę, od martwej Wisły przy Einlage śluzą walka z krą w porcie gdańskim nie przedstawia trudności.

J. Klejnot-Turski.

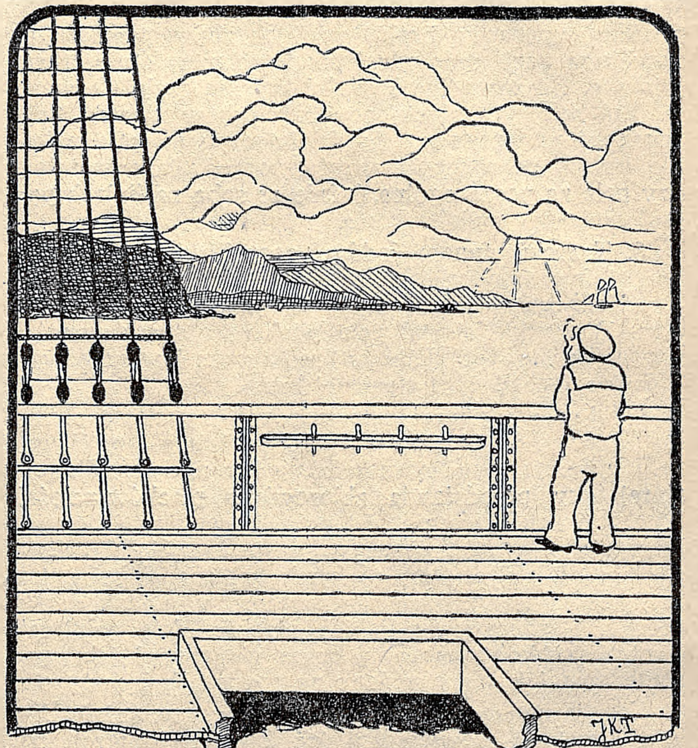
Gdzie ma pływać okręt szkolny Lwów.

— Drugi semestr nauk teoretycznych dla starszego i młodszego kursu kończy się w Szkole Morskiej w Tczewie w początkach kwietnia i po krótkim wypoczynkowym urlopie i po złożeniu przez uczni egzaminów następuje dla nich niemniej ważny okres nauki żeglarstwa, praktyczny, na szkolnym okręcie „Lwów"; okres ten trwać ma normalnie od połowy maja do października.

Przy kupnie okrętu szkolnego w Holandji uwzględniono potrzebę dalszego pływania dla uczni i dla osiągnięcia tego celu miał służyć „Lwów". Jednak program pływania z uczniami w czasie letniej kampanji 1922 roku przewiduje pływanie tylko na morzu Bałtyckiem z powodu braku odpowiednich funduszów, aby wysłać go dalej, tymczasem takie pływanie nie może dać uczniom tak zupełnego, całkowitego wyszkolenia na morzu, jakie od nich będzie się wymagało, już jako od młodszych oficerów morskich, przez kapitanów statków, na których będą pełnili obowiązki pomocników. W roku bieżącym, o ile wiemy, „Lwów" jest zupełnie przygotowany do żeglugi dalszej, a przyjąwszy pod uwagę najlepsze w tym kierunku chęci dowództwa statku i szkoły, możemy tylko wyrazić ubolewanie, jeżeli żegluga tegoroczna „Lwowa" ograniczy się pływaniem w Bałtyku bez określonego celu. Na morzu Bałtyckiem latem uczniowie nie poznają ani prawdziwych trudności nawigacji, ani burzy, ani mgły, ani zjawisk przypływu i odpływu z ich potężnym wpływem na żeglugę. Z innej strony — poznać morze północne, a szczególniej Lamansz — jest już bardzo wiele dla marynarza. Dlatego ze wszech miar wskazanem jest, ażeby „Lwów" odbył tegoroczną podróż przynajmniej do jednego z portów francuskich. Różnica w wydatkach nie powinna być wielką, uwzględniając tą okoliczność, że „Lwów" mógłby większą ilość produktów i zapasów wziąć z kraju, zaś ładunek, któryby mógł się nadarzyć, pokryłby, prawdopodobnie całkowicie, różnicę w wynagrodzeniu załogi zagranicą i w wodach Bałtyku. Wszak nie zważając na niski kurs naszej marki, Polska nie może uniknąć konieczności sprowadzania z zagranicy niektórych towarów i również zawsze może mieć jakiś rodzaj towarów do wywiezienia. Śmiem przypuszczać, że serce każdego Polaka napełniłoby się dumą w tej chwili, kiedyby przeczytał on w dzienniku, że polski okręt „Lwów" zawinął do jakiegoś portu z 1000 tonn ładunku. Firmy, posiadające ładunek do portów zagranicznych, wyświadczą olbrzymią przysługę rozwojowi polskiej marynarki handlowej, a szczególniej sprawie wykształcenia własnych polskich marynarzy, zgłaszając możliwy ładunek do wydziału Marynarki Handlowej Min. Przem. i Handlu, a bardzo możliwe, że przyjęcie niejednego ładunku da się uzgodnić z tegorocznym programem pływania „Lwowa".

M. St.

Według posiadanych przez redakcję wiadomości do wydziału żeglugowego Dep. M. H. Min P. i H. wpływają zgłoszenia frachtów dla „Lwowa". Red.



W drugą rocznicę objęcia wybrzeża morskiego.

Mowa wypowiedziana na uroczystem posiedzeniu L. Ż. P. w Warszawie w dniu 10 lutego rb.

Z radością witała Liga dwa lata temu chwilę, w której bandera polska znowu została podjętą na brzegu Bałtyku.

Otwierało to Polsce nowe horyzonty, a przedewszystkiem wprowadzało naszą Ojczyznę do rodziny krajów morskich, które, będąc w stosunkach bezpośrednich ze sobą, mogą być samodzielni w swoim rozwoju gospodarczym.

Jeżeli spojrzymy na mapę naszej planety, to zobaczymy że morza zajmują daleko więcej miejsca na niej, niż ląd stały, a z tego wynika, że drogi morskie odgrywają w rozwoju ekonomicznym świata o wiele większą rolę, niż drogi lądowe.

Morze łączy kraje, które rozdziela.

Przez morze mamy dostęp do głównych szlaków handlowych, które łączą najważniejsze środowiska handlu międzynarodowego.

Przez otrzymanie własnego brzegu morskiego Polska ma możność wykorzystania tej sytuacji. Żeby móc ją wykorzystać, jest potrzebne dobre zrozumienie tej sytuacji, osiągnięcie potrzebnych wiadomości i, korzystając z osiągniętego już gdzieindziej doświadczenia, opracowanie stosownych planów pracy i dążenie do praktycznego ich zrealizowania.

Liga Żeglugi Polskiej do tego właśnie dąży.

Niełatwe ma ona zadanie.

W ciągu półtora wieku Polska była odcięta od morza. Naród Polski jakkolwiek z entuzjazmem przyjął

wiadomość o dojściu Polski do morza lecz, będąc narodem kontynentalnym, nie zawsze ma poczucie ogromnego znaczenia morza w historji ludzkości. Patrzyliśmy więcej na Wschód, na ogromne obszary lądowe, mniej na Zachód, gdzie rozlega się dalekie morze.

Nie mamy znajomości rzeczy morskich. Nauki i literatury morskiej nie mamy prawie wcale, właściwie możemy powiedzieć, że w tej dziedzinie nic nie mamy dotychczas.

Musimy wszystko tworzyć i zaczynać od samego początku.

Jedyne co posiadamy, to są ludzie, którzy w różnych innych krajach na niwie morskiej pracowali, a obecnie mają możność oddania swego doświadczenia i wiedzy na korzyść swego kraju.

Oprócz tego mamy pewne tradycje morskie z dawnych czasów Rzeczypospolitej.

Wielka jest zasługa incjatorów Ligi Żeglugi Polskiej dla Ojczyzny, że zebrali polskie siły, które mogą nadać się do polskiej pracy na morzu i starali się ożywić nasze prawie zapomniane, tradycje morskie.

Dzięki pracy Ligi, myśl polska zaczęła się skierowywać potrochu w stronę morza, i, chociaż dziś objawia się to jeszcze platonicznie, więcej z punktu widzenia poezji morza, — pierwszy krok już jest zrobiony.

Zostało się jeszcze ogromnie dużo pracy, pracy metodycznej i ciężkiej.

Od poezji musimy przejść do rzeczy realnych. Przedewszystkiem musimy uświadomić w rzeczach morskich nasze społeczeństwo. Im więcej ludzi i im silniej będzie myśleć o morzu polskim, tym prędzej znajdą się jednostki, które przejdą od słowa do czynu. Musimy całkowicie wykorzystać te siły, które mamy obecnie w celu twórczej roboty, przyczem jednocześnie powinniśmy przygotować przyszłych działaczy, którzy byliby w stanie prowadzić dalej wielką pracę budowy przyszłości Polski.

Polska dotychczas, choć posiada brzeg morza, jeszcze go nie wyzyskała. Nie mamy jeszcze floty handlowej. Nasza bandera w portach zagranicznych prawie jest nieznaną. Robimy tylko pierwsze kroki na morzu.

Niech Opatrzność ześle naszym armatorom i marynarzom wszelkie powodzenie i uchroni ich od przejść ciężkich. Niech za ich przykładem pójdą inni.

Idej mamy wiele i nie zostaną one bez wpływu, lecz wcielenie idei w życie wymaga wiedzy i znajomości rzeczy.

Staramy się akkumulować u siebie tę wiedzę i doświadczenie, aby wedle naszych sił i możności iść z pomocą tym wszystkim, których myśl skierowuje się ku morzu.

Niestety mając brzeg morza, nie mamy w rzeczywistości portu.

Gdańsk, który miał nam zabezpieczyć wolny dostęp do morza, jest przy warunkach obecnych raczej przeszkodą i zachodzi poważna obawa, że w porcie gdańskim przedsiębiorstwa polskie będą upośledzone, znaczenie daleko większe będą miały przedsiębiorstwa cudzoziemskie, a co z tego wynika, nie uzyskamy bazy dla rozwoju naszej żeglugi morskiej.

Są to tylko niektóre z zagadnień chwili obecnej, zagadnień takich jest mnóstwo, a trudności jeszcze większe.

Jesteśmy jednak przekonani, że wspólnemi siłami członków Ligi, zdołamy nakreślić wytyczne przyszłej polskiej pracy na morzu, zwalczyć przeszkody i jeszcze dożyć do urzeczywistnienia naszych idej.

Jeśli w innych krajach np. Anglji, Francji, Włoszech, Niemczech itd. mających bardzo rozwiniętą marynarkę, egzystują Ligi Morskie, to o ile więcej potrzebna jest taka Liga Polsce. Właściwie każdy Polak, myślący o przyszłości swego kraju, powinien być aktywnym członkiem Ligi i nieść swą myśl i pracę w stronę morza polskiego.

Nasi przodkowie mieli dwa razy morze i dwa razy je stracili, być może dlatego, że Naród nasz nie zrozumiał wtenczas znaczenia morza. **Opatrzność dała nam możność po raz trzeci dotrzeć do morza.** Obowiązkiem naszym jest to morze utrzymać dla najdalszych pokoleń. Utrzymamy je, jeśli społeczeństwo nasze tego zechce, jeśli ani na chwilę nie będzie zapominało, że „Naród bez morza, staje się przysłużnikiem ludzkości", **naród nie mający własnej żeglugi nie może być nigdy rzeczywiście samodzielnym.** Takiej przyszłości nie życzymy naszej ojczyźnie, wzywamy wszystkich do usilnej choć wolnej pracy, aby Polska miała statki, t. j., żeby zwalczywszy przeszkody, nasz handel mógł się rozwijać pod banderą polską.

„Handel idzie za banderą", mówi przysłowie angielskie.

Dewizą Międzynarodowych Kongresów Żeglugi są: „Navigare necesse est", t. j. żeglowanie jest koniecznem i o tem powinniśmy pamiętać zawsze.

Zwracamy się zatem do społeczeństwa polskiego z wezwaniem, — niech każdy odda część pracy i myśli sprawom morza polskiego. Niech dopomoże czem może, ułatwiając zadanie Ligi.

Kończąc, nie mogę nie wspominać o tych polskich działaczach, którzy w pierwsze dni zmartwychwstania Polski odczuli znaczenie morza dla naszej Ojczyzny i pierwsi swoją energią, poświęceniem i pracą położyli podwaliny pod naszą przyszłość jako kraju samodzielnego. Naszem zadaniem jest prowadzenie ich pracy dalej i związanie Polski na zawsze z morzem. Będziemy robili to, co jest w naszych siłach, wyniknie z tego to, co wyniknąć powinno.

J. Rummel.

Jak zginął „Kraków".

Dla czytelników naszych ciekawem będzie poznać, prócz podanego przez gazety skrótu meldunku kapitana „Krakowa", autentyczne brzemienie tego dokumentu, uprzejmie udzielonego redakcji przez dyrekcję T-wa „Sarmacja", do którego należał „Kraków".

Grenaa *), 9 II 1922.

Niniejszym melduję o przebiegu podróży Hull-Helsingborg i o bliższych okolicznościach, które spowodowały stratę statku „Kraków".

— 28 I 22 o godz. 4 po południu „Kraków" opuścił Hull. O podróży Hull—Skagen nie potrzebuję dłużej się rozwodzić. Odbyła się ona przy świeżym wietrze i odpowiedniej fali bez przeszkód i była utrudniona jedynie przez kiepskie węgle. 1-go II o godz. 9,10 przed południem minęliśmy Skagen. Ponieważ jednak, prócz wywieszonych sygnałów o zdjęciu prawie wszystkich latarni pływających w Kategacie, nie były pokazane żadne sygnały lodowe, nie było też żadnej podstawy przerywać podróży. Wraz z 14 innymi parowcami przebył „Kraków" bez szczególnej trudności zapełnioną krą morską strefę i o godz. 12,55 po poł. wydostał się na wolną wodę. Dopiero o godz. 4 po poł. dostaliśmy się znowu do młodej kry, która się stawała coraz gęstszą. Po zapadłym zmroku, na wysokości Vinga napotkaliśmy mocniejszy lód; manewrowałem w nim, ażeby bez forsowania statku posunąć się naprzód w kierunku południowym. 2-go rano szukaliśmy wyjścia na północ lub południe, lecz bez skutku. Dopiero około północy udało się zbliżyć nieco do szcher Vinga, gdzie jak przypuszczałem, lody musiały być lżejsze. Udało się wejść w wodę torową pewnego parowca stalowego. W ten sposób posunęliśmy się aż do Niddingen. Przy przejazdach przez lód następowały często straty w próżni, co mocno obniżało czynną siłę maszyny. O godz. 9 po poł. stanęliśmy w wolnym od lodów pasie, ażeby oczekiwać brzasku, dlatego, by nocnym manewrowaniem w

*) Na wschodnim wybrzeżu Jutlandji.

lodach nie nadwerężać statku i nie narażać go na uszkodzenia.

— 3-go o godz. 7 przed poł. rozpocząłem wymanewrowywanie z lodów. O godz. 11 przed poł. zsuwające się lody unieruchomiły statek aż do godz. 3 po poł. Zęzy pokazywały normalny wodostan. O tej porze statek się zwolnił i posuwał się w kierunkach SE do SdE. O godz. 5½ po poł. statek został ponownie ściśnięty w wolnym dotychczas kanale. Przytem nacieranie lodów na statek już było znaczne, w trakcie czego lód podniósł się do wysokości nadburtnika prawicowego. Wodostan w zęzach pozostał normalny. Od godz. 11,30 do 11,50 sterowaliśmy dalej w wolnym od kry kanale. 4-go o godz. 5 przed poł. zoczyliśmy Kobbergrund w kierunku prawdziwym 342.

— Przez cały czas panował silny mróz przy lodowym ENE wietrze o sile 4—7 stopni. Przez cały 4 II i cały dzień następny do godz. 8 po poł. posuwał się statek wraz z lodami bez tego, żeby pozycja lodów względem statku się cokolwiek zmieniła, — w kierunku SW. Drogę odbytą statku po zniknięciu z oczu Kobbergrundu określaliśmy cogodzinnem sondowaniem. Od czasu do czasu puszczaliśmy maszynę, ażeby uniknąć zupełnego zamarznięcia. Kazałem również kłóć lód, lecz bez skutku. Lód miał grubość około ¾ metra. Statek pędził wraz z lodami między wyspami Laesoe i Anholt, bliżej pierwszej. O godz. 8 po poł. zaczyna się zupełnie raptownie silne ciśnienie lodów na statek. Dotychczas wodostan w zęzach pozostawał normalny. Teraz zaś woda szybko zaczęła się podnosić, jak w tanku wyrównawczym (Trimmtank), tak też pod ładownią. Chociaż pompa pracowała całą siłą, podniesienie się wody nie mogło być powstrzymane. O godz. 10 po poł. ciśnienie lodów wzrasta. Statek przechyla się powoli na lewicę. Na wszelki wypadek kazałem przygotować łodzie do spuszczenia na wodę. O godz. 10 min. 20 po poł. widocznemi się stały latarnie Foernaess (namierna prawdziwa 169°) i Kundshoved (namierna prawdziwa 195). Głębokość wynosiła 10 metrów.

— O godz. 11¾ po poł. zwiększyło się ciśnienie lodów znacznie. Z potężnym trzaskiem łamały się lody przy ścianie burtowej, zgniotły naburtnik lewicowy i z ogromną szybkością wsunęły się na pokład. Część ładunku pokładowego spada za burtę. Luka główna zostaje z trzaskiem przełamana. Sytuacja wskutek tego zdaje się krytyczną do takiego stopnia, że ja, ażeby nie narażać załogi na niebezpieczeństwo, rozkazuję spuścić obydwie łodzie. Łódź lewicowa trafiła przytem w unoszące się bryły lodowe i została zgnieciona na wysokości pokładu łodziowego, stając się nie do użytku. Łódź prawicową wskutek znacznego pochyłu statku udało się sprowadzić na lód, jak również łódź roboczą. Bryły lodowe dalej wsuwały się na pokład. Właśnie gdy zegar salonowy wybijał północ, opuściłem jako ostatni statek. Po odstawieniu łodzi i załogi w bezpieczną odległość od statku, gdyż statek i lody były w ciągłym ruchu, zarządziłem odpoczynek, ażeby wyczekać poranku z zamiarem powrócić na „Kraków", w razie gdyby jeszcze nie był zatonął i pozostać, albo unieść co się da, lub też wyruszyć z nastaniem dnia ku odległemu o 10 mil morskich wybrzeżu. W ten sposób czekaliśmy do 6 przed poł., 6 II.

— Wkrótce po opuszczeniu statku nastąpiło rozdzielenie się lodów, które odpędziły go od stanowiska łodzi. „Kraków" pędził na zachód, chwilami zbliżał się on do nas, ażeby później jeszcze bardziej się oddalić. Przy nastąpieniu dnia skonstatowaliśmy, że wskutek ciągłego ruchu mas lodowych i słabych powierzchni poszczególnych brył próby przedostania się do statku są niebezpieczne, a nawet, przypuszczalnie, niemożliwe, wskutek czego skierowaliśmy się na Kundshoved, pozostawiając statek ostatecznie swemu losowi.

— Z nadzwyczajnym nakładem sił i największym niebezpieczeństwem dla wszystkich uczestników odbywała się podróż ku lądowi. Trzykrotnie wypadło przedostawać się przez ruchome masy lodowe i w tych okolicznościach należy uważać za przypadek, że ludzie szczęśliwie się na brzeg wydostali. Początkowo wlekliśmy obydwie łodzie i zostawiliśmy wpierw łódź roboczą, później w odległości już 1 klm. od brzegu, łódź ratunkową, gdyż ludzie byli całkowicie wyczerpani i prawie niezwyciężone przeszkody w postaci nagromadzonych brył lodowych oddzielały nas od lądu. Obładowani uratowanemi w niewielkiej ilości własnemi drobnemi rzeczami, przeszliśmy ostatni kilometr drogi. Zupełnie wyczerpani dotarliśmy około 6 po poł. jeden za drugim do Gjerrildstrand i zostaliśmy tam po 12-godzinnym marszu (około 25—30 klm.) przyjęci w najgościnniejszy sposób przez miejscową ludność. Około godz. 3 po poł. widziałem statek po raz ostatni; leżał zupełnie inaczej zagłębiony, niźli przy opuszczeniu go i mocno przechylony na prawicę, czołem głęboko zanurzony, zaś rufą wysoko wynurzony, podczas gdy zrana był wynurzony czołem i zanurzony rufą, będąc przechylony na lewicę.

— Latarnik i dozórca brzegowy z Kundshoved meldowali mi nazajutrz, że „Kraków" zatonął. Istotnie od lądu nie mogłem już dostrzec żadnego okrętu w tem miejscu. Ponieważ lody zajmowały mniej więcej tą samą pozycję, co dnia poprzedniego, przypuszczać należy, że statek zatonął około 1 mili morskiej na zachód od Tangen NE-wej boi świecącej.

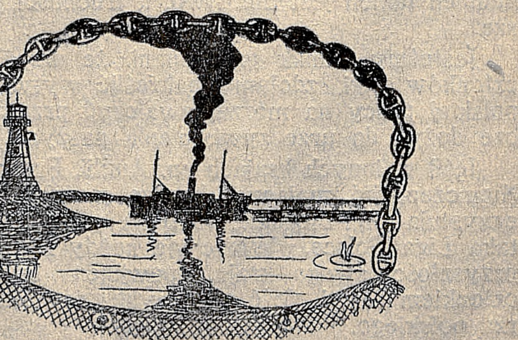
— Stopniowo u niektórych z marynarzy wystąpiły objawy odmrożenia i przemęczenia, lecz na szczęście bez poważniejszych skutków. Wyratowano niewiele. Inwentarz okrętowy zginął całkowicie, tylko papiery okrętowe, kasę i chronometr wyniosłem na brzeg.

— Od wczoraj panuje wiatr SW. Masy lodowe suną na morze. Z ruchem tym tracimy obydwie porzucone łodzie. Jutro składam protest morski.

— Podczas podróży mojej widziałem 20 tkwiących w lodach parowców, prawie wszystkie były silniejsze i większe niż „Kraków". Zatonięcie statku według mego zdania spowodował nie pojedynczy większy przeciek, lecz puszczenie wszystkich szwów na skutek katastrofalnych ciśnień, których uniknięcie było niemożliwe. Prawdopodobnie już po opuszczeniu statku wgnieciona zostało najsłabsze miejsce burty, mianowicie ściana burtowa przy już wypróżnionej węglarni.

Muenzel, kapitan, m. p.

Sprawozdanie to ciekawem jest szczególniej z tego powodu, że słaby drewniany parowiec „Kraków" w zimie 1921/22 roku był jedynym parowcem żeglującym pod polską flagą handlową. Pocieszyć się możemy jednak tem, że mamy pewne dane o spodziewanem wywieszeniu drogiej nam dwukolorowej flagi polskiej na paru nowych parowcach handlowych, których wartość żeglarska i pieniężna kilkakrotnie przewyższa wartość „Krakowa". Spodziewajmy się, że duma narodowa, wzmocniona przez dobre zrozumienie własnego interesu powoła do życia przedsiębiorstwa żeglugowe polskie, zaś banki okażą poparcie jak w nowym, tak też i istniejącym towarzystwom żeglugi morskiej, o ile zbudowane one są na zdrowych i pewnych podstawach. Red.



Kronika światowa marynarki i budowy okrętów.

POLSKA.

W sprawie załogi Krakowa.

Od Dyrekcji tow. żeglugi morskiej „Sarmacja“ otrzymałem uprzejme wyjaśnienie w sprawie załogi parowca „Kraków“, z którego najważniejsze szczegóły niniejszem podaję do wiadomości szanownych naszych czytelników.

„Kiedy w roku 1919 zakupiliśmy kapitałem polskim mały statek „Kraków“, odniósł się dyrektor Sarmacji, pułkownik marynarki p. Nowotny z prośbą do Departamentu Spraw Morskich o dostarczenie odpowiednich sił fachowych, a mianowicie kapitana, dwóch oficerów i 8 marynarzy.

Prośba nasza została odmownie rozstrzygnięta a to z następujących powodów:

1) Ustawa wojskowa nie pozwalała na zwolnienie ze służby oficerów aż do roku 50-tego.

2) Organizacja marynarki absorbowała wszelkie siły zawodowe.

Nie pozostało nam zatem nic innego, jak werbować inne żywioły z krajów o słabej walucie, które nie odnosiły się wrogo do naszego społeczeństwa.

Za przykładem Holandji, Włoch i Argentyny przyjęliśmy na nasz statek byłych oficerów marynarki austrjackiej, po części urodzonych w Małopolsce, przynależnych atoli do Austrji.

Oficerowie ci okazali się z czasem żywiołem bardzo pożytecznym i względem Państwa Polskiego nadzwyczaj lojalnym.

Wszyscy oficerowie, a rozchodzi się tu tylko o trzy osoby, uczą się języka polskiego, ponadto prosili M. S. W. o obywatelstwo polskie.

Zdaniem naszem przywiązanie tych elementów do naszej żeglugi i uczynienia z nich z czasem dobrych obywateli polskich, jest zasadą zdrową i z powodu tymczasowego braku własnych sił fachowych intencją dla kraju pożyteczną. Co do samych marynarzy zaznaczamy, że jak długo w Gdańsku nie istniało biuro werbunkowe polskie, tak długo byliśmy zmuszeni posługiwać się marynarzami gdańskiemi. Wszelkie próby werbowania polskich marynarzy, którzy nie należeli do związku, powodowały bardzo poważne tarcia z tutejszym Seemansbundem tak dalece, że czasami statek nasz, ponieważ zaambarkował polskich marynarzy, nie mógł z portu wyjechać, gdyż marynarze gdańscy usiłowali terorem skłonić tychże do opuszczenia statku. Obecnie staramy się werbować przeważnie elementa polskie, co z nabyciem drugiego statku pod nazwą „Wisła“ będzie stale przeprowadzane.“

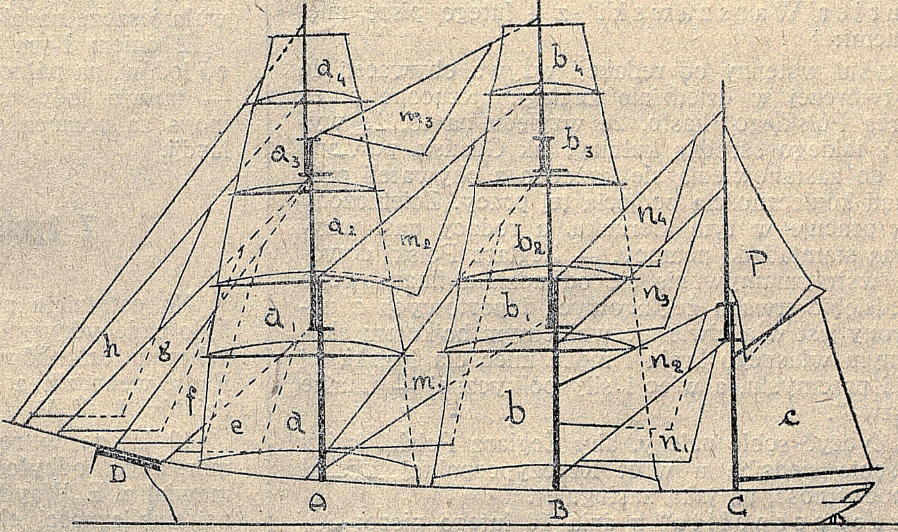
— W ten sposób uważać należy kwestję za najzupełniej wyjaśnioną, zaś dyrekcji „Sarmacji“ należy się wdzięczność za tak wyczerpujące i szczere informacje.

J. Klejnot-Turski.

Nazwy żagli uchwalone przez Komisję Językową L. Ż. P. na przykładzie barku

(takie ożaglenie ma okręt szkolny „Lwów“)

A — maszt przedni
B — maszt główny
C — maszt rogowy
D — oścień
a — „przedni“ (żagiel)
a, — „przedni stały“ (żagiel)
a — „przedni ruchomy“
a_3 — „przedni wysoki“
a_4 — „przedni mały“
B — „główny“
b, — „główny stały“
b_2 — „główny ruchomy“
b_3 — „główny wysoki“
b_4 — „główny mały“
c — „rogowy“
e — wiązak
f — wiązak przedni
g — dzióbak
h — przeddzióbak
m, m_2 m_3 / n, n_2 n_3 n_4 } przewiązaki
p — wrona



Końcówki wyrazów dla żagli e, f, g, h, m i n różnią się od początkowo uchwalonych (patrz Nr. 1 Żeglarza) a to na skutek propozycji jednego z później przybyłych do składu Komisji jej członków, płk. Zaruskiego, z którą Komisja się zgodziła.

ŁOTWA.

Pan A. Labutin w „The Latwian Economist“, urzędowym organie łotewskiego ministerjum skarbu, podaje ciekawe dane o stanie obecnym portów łotewskich. Jak się dowiadujemy, głębokość dojazdu niektórych portów znacznie spadła.

1) **Ryga**, wskutek osadu piasku na barze jest obecnie dostępna dla statków do *22* stóp zagłębionych. Szlak wodny przy komorze celnej wynosi 20 stóp, przy nadrzeczu miejskiem 18 stóp. W czasach przedwojennych głębokość wody na barze wynosiła 28 do 30 stóp.

2) **Lipawa** (Liepaja) ma obecnie przy wejściu *26* stóp, to samo przy nadbrzeżu awanportu. Głębokość portu lipawskiego aż do dzielnicy zarządu celnego wynosi *21½*, głębokość portu zimowego *22½* stóp. Dojazd portu wojennego ma 30 stóp.

3) **Windawa** (Wentspils) jest obecnie najwięcej zamulona, a mianowicie zawinąć do portu mogą statki o zagłębieniu nie ponad 15 stóp, podczas gdy rzeka Wenta w porcie jak dawniej posiada naturalną głębokość 24 stopy.

Łotysze mają sprowadzić jak najrychlej pogłębiacze

(dragi) z Piotrogrodu, które im się należą, jako przypisane niegdyś do ich portów.

JUGOSŁAWJA.

Ruch okrętów w portach Jugosławji szybko wzrasta. Udział poszczególnych flag jest taki, że o ile przyjąć ilość okrętów państw sprzymierzonych bez Włoch za 1000, ilość okrętów włoskich oznaczyć wypadnie liczbą 440, zaś ilość jugosłowiańskich — liczbą 850. Stąd widzimy, że przypuszczenia o hegemonji handl. marynarki włoskiej na dalmatyńskim brzegu są przesadne i że Jugosłowianie utrzymują już pokaźny ruch handlowy na własnych statkach.

STANY ZJEDNOCZONE.

Stany Zjednoczone zamierzają przerobić 5 krążowników linjowych, objętych programem Hughes'a o rozbrojeniu, czyli mających być zniszczonymi jako jednostki bojowe, — na pośpieszne parowce do komunikacji z Europą. Ekonomiczną szybkością ma być olbrzymia szybkość 25 węzłów. Każdy z tych ex-krążowników będzie miał miejsce na 4 tys. pasażerów. 3 takie statki mają wystarczyć dla utrzymania komunikacji z Europą i również mają ustalić nowe rekordy szybkości przebycia oceanu.

Nowe książki.

Recenzje.

Głosy prasy o „Żeglarzu Polskim".

Ukazanie się pierwszego zeszytu „Żeglarza Polskiego" wywołało w prasie żywy i bardzo sympatyczny odgłos. W braku miejsca dajemy tylko bardzo krótkie wyjątki z recenzyi o „Żeglarzu Polskim":

„Kurjer Warszawski" z 4 lutego pisze między innemi:

„Artykuł wstępny od redakcji wzywa obywateli do pracy twórczej w dziedzinie żeglugi. Rzucone przez „Żeglarza Polskiego" hasło, ze względu na to, że wychodzi z takiego ośrodka kultury, jak Gdańsk, powinno zmusić do zastanowienia się każdego z obywateli państwa nad koniecznością podjęcia tej pracy. Zniemczony Gdańsk pracuje w tym kierunku, a rodacy nasi wzywają nas stamtąd do pomocy. — Żeglarz Polski dowodzi, że wstrzymamywanie się od udziału finansowego w przedsiębiorstwach żeglugowych i portowych z naszej strony jest właściwie nieświadomym bojkotem ekonomicznym własnego kraju i może mieć dla Polski, jej handlu i przemysłu, a więc i siły politycznej — fatalne następstwa".

— „Życzyć sobie należy, aby Żeglarz Polski, który obrał sobie siedzibę u wrót Rzeczypospolitej, zyskał sobie poczytność, na jaką zasługuje".

„Rzeczpospolita" z dnia 10 lutego pisze:

„Jeśli mistrzyni historja nie ma znaleść w nas uparcie niepojętnych uczniów, jeśli nie chcemy wiecznie zapalać się tylko słomianym ogniem, powinien „Żeglarz Polski" rozpowszechnić się po całej Polsce i być znanym każdemu, komu droga sprawa naszego morza. Najlepsze uczczenie drugiej rocznicy objęcia jego brzegu w posiadanie".

Meteorologia i hydrografja.

O przebiegu pogody nad Bałtykiem w lutym 1922 r.

W dniu 1-ym lutego przebiegł płaski wir barometryczny Bałtyk i część północną kontynentu; przy zachmurzeniu silnem i wiatrach słabych z kierunków zmiennych wzrosły temperatury miejscami ponad zero. Lecz już od 2-go wzmagało się ciśnienie powietrza nad częścią północno-wschodnią Europy i powodowało znaczne oziębienie przy umiarkowanych wiatrach północno-wschodnich. Od 5-go do 7-go zajmowało niskie ciśnienie Polskę północną. Przy silniejszych wiatrach wzmacniały się mrozy; nastąpiły teraz nad wybrzeżem południowem najzimniejsze dni lutego. W zatoce gdańskiej spostrzeżono 18,5° C. w dniu 7-ym, a 17,7° C. w dniu 8-ym lutego; w Estonji i Łotwie zaś pokazywał termometr więcej niż 20° C. mrozu.

W dniach następnych przebiegały gwałtowne wiry Ocean Lodowaty, wysokie ciśnienie zaś nastąpiło z północy ku kontynentowi europejskiemu. Przy dość pogodnem niebie i na ogół słabych, przeważnie zach. wiatrach, wskazywał termometr do 14-go jeszcze prawie bez przerwy, temperatury poniżej zera. W dniach 14-ym i 15-ym przebiegł dość silny wir Europę północną i spowodował nad Bałtykiem cieplejsze wiatry południowo-zachodnie. Później znów nastąpiło pod wpływem przełęczy wysokiego ciśnienia, które bardzo wolno się posuwało ku wschodowi, często rozpogadzanie i w nocach znaczne oziębienie. W ciągu dnia zaś odczuwać było można działanie słońca, wznoszącego się już dość wysoko nad widnokręgiem.

Ponownie wpłynęły teraz głębokie depresje barometryczne na stan pogody nad Bałtykiem. Zachodnie, czasami silne, wiatry przynosiły łagodne powietrze z nad Atlantyku. Od 23-go zajął głęboki wir Europę północną i środkową, termometr wskazywał już ciągle temperatury ponad zerem.

Tak silne i długotrwałe mrozy pokryły cieśniny, zatoki i przybrzeżne części Bałtyku dość grubą pokrywą lodową. Żegluga mała ustała zupełnie, lecz i statkom wielkości średniej stawiały lody silny opór. Polski parostatek „Kraków" ugrząsł w pobliżu Danji w zbitych masach lodowych i zginął. Innym statkom udało się po części dać pomoc przez ciągłą pracę odlodowców. Gdy od dnia 23-go łagodne wiatry południowo-zachodnie poczęły łamać siłę lodów, ubiła się kra lodowa, odpędzona od wybrzeża południowego, w większe masy i tamowała jeszcze nadal żeglugę morską.

Z dniem 1-ym marca były porty niemieckie wolne od lodów, na północy zaś — przy wybrzeżach Finlandji — tamują lody nadal żeglugę; tylko silne parostatki mogą za pomocą odlodowców zawijać do portów Finlandji. Lk.

Z życia Ligi Żeglugi Polskiej

w Warszawie.

Na ostatniem posiedzeniu Rady i Zarządu L. Ż. P. było zadecydowane wystąpienie na najbliższem walnem zebraniu członków Ligi z wnioskiem, aby do składu Rady wchodzili z urzędu przezesi poszczególnych oddziałów L. Ż. P.

10 lutego w rocznicę objęcia przez Polskę brzegu morskiego, odbyło się zebranie członków Ligi. Przemawiał p. E. Waydel, który wskrzesił w pamięci zebranej publiczności okoliczności, przy jakich wojsko polskie pod wodzą gen. Hallera doszło do brzegu morskiego. Dalej p. Waydel zaznajomił obecnych z działalnością Komitetu Floty Narodowej, mającej pracować w ścisłym kontakcie z L. Ż. P.

Dalej mówił p. Nałęcz o naszej marynarce wojennej i dawał objaśnienia swoich obrazów z życia naszej floty.

Zakończył przemówienia dyrektor Ligi p. J. Rummel, mówiąc o znaczeniu morza dla Polski i konieczności wytrwałej metodycznej pracy nad stworzeniem żeglugi polskiej i wykorzytania nazego wybrzeża morskiego.

W czasie przerwy, licznie zebrana publiczność oglądała obrazy pędzla p. Nałęcza, których wystawa była urządzona w sali Ligi.

Po przerwie demonstrowano obrazy kinematograficzne z życia floty handlowej i wojennej.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany*).

Do Gdańska zawinął, zawinie		z Gdańska odpłynie		Nazwa okrętu	Postój	Towarzystwo okrętowe. wzgl. makler
data	skąd	dokąd	data			
3. 3.	Londyn	Londyn	13. 3.	Moskov	Nowy Port	Lines Agency Coy Ltd.
17. 3.	Nowy York	Hull	20. 3.	Smolensk	dworzec nadwiślański	„ „
24. 3.	Londyn	Londyn	27. 3.	Moskov	Nowy Port	„ „
13. 3.	Windawa	Windawa Rewel	17. 3.	Hans Gude	Szkutowa Woda	Baltic Transports Ltd
10. 3.	Londyn	Windawa	13. 3.	Corrus	„ „	„ „
17. 3.	„	Rewel	19. 3.	Ara	„ „	„ „
17. 3.	„	Windawa	19. 3.	Nova	„ „	„ „
17. 3.	„	Rewel	19. 3.	Saturn	„ „	„ „
20. 3.	„	„	22. 3.	Cygnus	„ „	„ „
16. 3.	Lipawa	Halifax, Nowy York	17. 3.	Polonia	Śpichrz Vistula	United Baltic Corp.
31. 3.	„	„	1. 4.	Estonja	„ „	„ „ „
11. 3.	„	Sonderburg, Londyn	11. 3.	Baltannik	Wisłoujście	„ „ „
15. 3.	Londyn	Lipawa	15. 3.	Baltriger	„	„ „ „
18. 3.	Lipawa	Sonderburg, Londyn	18. 3.	„	„	„ „ „
13. 3.	Hamburg	Hamburg		Neutral	Nowy Port	Worms & Cie.
Koło			20. 3.			
12. 3.	Szczecin	Kłajpeda	16. 3.	Arcona	Bleihof	T. G. Reinhold
10. 3.	Leith	Londyn	15. 3.	Dana	Kanał portowy	„ „
20. 3.	Szczecin	Jaffa, Haifa, Alexandr.	25. 3.	Pommern	„	„ „
11. 3.	„	Londyn	16. 3.	Käthe Vick	„	„ „
15. 3.	„	Kilonja	20. 3.	D. W. 1.	„	„ „
15. 3.	„	„	20. 3.	Alida	„	„ „
12. 3.	„	Szczecin	16. 3.	Arcona	Bleihof	„ „
20. 3.	Great Yarmouth	Londyn	28. 3.	Siedler	miasto	„ „
13. 3.	Amsterdam	Amsterdam	17. 3.	Erato	„	Ferd. Prowe

*) Stale nazywać będziemy: Kaiserhafen — Szkutową Wodą, Freibezirk — obwodem wolnym, Uferbahn — koleją adnrzeczną, Weichselbahnhof — dworcem nadwiślańskim, Hafenkanal — kanałem portowym. Red.

Ruch okrętów w lutym.

Ruch portowy od 1—14 lutego. Do portu przypłynęło 31 statków z 27 263 t., a wypłynęło 31 statków z 26 462 t.

Ruch statków od 15—28 lutego 1922. Do portu przypłynęło 24 statków o pojemności 14 486 t., a wypłynęło 34 statków o 18 499 t.

Z morza:

S/s Baltannic, ang. z Londynu, 13 pas. i tow., 658 t.

Ss (N. H.) Hammonia, gd. z Królewca do Hamburga, żyto 689 t., B. S. ss Niels Ebbesen, duń. z Windawy, węgle, 382 t., Reinhold.

Ss Bolores, niem., z Stolpmünde, próżny, 542 t., Reinhold.

s/s Nova, norw. z Libawy, próżny, 461 t, Walford.

s/s Saturn, norw. z Windawy, próżny, 653 t, Walford, s/s Ara, norw. z Windawy, próżny, 557 t, Walford.

s/s Greif niem. Windawy, towary 337. Prowe.

S/S Holandia II, hol., z Windawy próżny, 378 t., S/S Continental, niem., z Hamburga towary, 305 t.

S/S Niels Ebbesen, duń., z Kopenhagi pas., 382 t.

S/S Vesta, niem., z Szczecina węgle, 537 t.

S,S Baltannic, ang., z Londynu 149 pas. i tow., 657 t., S/S Activa, niem., z Windawy próżny, 320 t.

S/S Eastern Cross, am., z Nowego Jorku tow. 2694 t.

Na morze:

S/s Möwe, niem. do Bremerhaven, próżny, 562 t., s/s Activa, niem. do Windawy, towary, 320 t., s/s Ara, norw. do Windawy, towary, 557 t., s/s Krimulda, łot. do Windawy, prżny, 1150 t., s/s Carla, niemż do Windawy, cukier, 208 t.

S/s Polonia, duńsk. z Libawy, pas. i tow., 4718 t.

S/s Bonus, niem. z Hamburga, towary, 519 t.

S/s Grüssgott, niem. do Świnoujścia, 96 pas., 302 t., s/s Baltriger, ang. do Libawy, pas i towary, 658 t.

S/s Sikla, szw. do Cardiff, deski, 746 t.

Ss Alice, szwedz., z Woodbery, drzewo, 293 t., ss Arcona, niem., do Szczecina, towary, 303 t., ss Polonia, duń., do Nowego Jorku, 87 pas. i tow., 4718 t., ss Pallas, niem. do Bremeny via Kłajpeda, towary, 370 t. **4 2 22.** Ss Jane, szw., do Cardiff, drzewo, 620 t.

Ss Hanna Larsen, niem., do Królewca, żwir, 1106 t., ss Niels Ebbesen, duń., do Kopenhagi, 36 pas. i tow., 382 t., ss Danelag, duń. do Kjöge, superfosfat, 515 t.

Ss Moskov, niem., do Londynu, 100 pas. i tow., 1490 t.

s/s Arator, szw. do Newport, próżny, 3151 t.

s/s Baltriger, ang. do Londynu, pas. i drzewo, 658 t, s/s Samband, belg. do Kielu, próżny, 6111 t.

S/s Activa, niem. z Windawy, próżny, 320 t.

S/s Henny, niem. z Windawy, próżny, 450 t.

s/s Dolores niem. do Londynu drzewo i towary 542 ton, Reinhald.

S/s Estonja, duńsk. do Newego Jorku, 122 pas. i tow., 4260 t.

S/s Bauta, norw. z Libawy, próżny, 432.

S/s Gauja, łot. do Libawy, gazolinę, 725 t.

S/s Latvia, duńsk. z Nowego Jorku via Kopenhaga, 311 pas. i tow., 5134 t.

S/s Latvia, duńsk. do Libawy, 25 pas. i tow., 5134 t.

s/s Actiwa, niem. do Windawy, cukier, 320 t.

S/s Henny, niem. do Szczecina, towary, 450 t., s/s Renata, niem. do Szczecina, towary, 435 t.

S/s Viator, norw. z Kopenhagi próżny, 619 t.

S/s Baltriger, ang. do Londynu, towary, 658 t.

S/S Bonus, niem., do Kłajpedy towary, 519 t., S/S Hansa, gd., do Antwerpji drzewo i towary, 438 t.

S/S Saturn, norw., do Londynu drzewo, 653 t., S/S Bauta, nor., do Dundee drzewo, 432 t., S/S Nova, norw., do Londynu towary i drzewo, 451 t., E/E Ara, norw., do Londynu drzewo, 557 t., S/S Udine, niem., do Jaffy, Haify towary, 672 t.

Czcionkami drukarni Towarzystwa Wydawniczego Pomorskiego, Tow. Akc., Gdańsk, Brotbänkengasse 14.